



Flight test report: EN

Manufacturer	Aircross / Kontest GmbH	Certification number	PG_0606.2012
Address	Gut Grauhof 1 38644 Goslar Germany	Date of flight test	02. 10. 2012
Representative	None	Place of test	Villeneuve
Glider model	U-Sport 2 M	Classification	D
Trimmer	no		

Test pilot	Thurnheer Claude	Berruex Gilles
Harness	Niviuk Gliders - Hamak 2 M	Sup' Air - Altix M

Total weight in flight (kg)	90	105
-----------------------------	----	-----

1. Наполнение купола/взлет	С			
Поведение при подъеме	Забросы за голову, необходимо торможение, чтобы избежать фронтального складывания	С	Забросы за голову, необходимо торможение, чтобы избежать фронтального складывания	С
Требуется ли специальная техника для старта	Нет	А	Нет	А
2. Приземление	А			
Требуется ли специальная техника для посадки	Нет	А	Нет	А
3. Скорости в прямолинейном полете	В			
Триммерная скорость более 30 км/ч	Да	А	Да	А
Диапазон скоростей (при использовании клевант) более 10 км/ч	Да	А	Да	А
Минимальная скорость	От 25 до 30 км/ч	В	От 25 до 30 км/ч	В
4. Ход клевант	С			
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	С	Нет данных	0
Макс. взлетный вес более 100 Кг				
Симметричное усилие на клевантах / перемещение клевант	Нет данных	0	возрастает / 50см – 65см	С
5. Стабильность по тангажу при выходе из акселерированного полета	А			
Угол пикирования при выходе	Угол пикирования менее 30град	А	Угол пикирования менее 30град	А
Складывания возникают	Нет	А	Нет	А
6. Стабильность по тангажу при управлении клевантами во время акселерированного полета	А			
Складывания возникают	Нет	А	Нет	А
7. Стабильность по крену и демпфирование	А			
Раскачка	Уменьшается	А	Уменьшается	А
8. Стабильность в плавных спиральных	А			
Тенденция к возвращению в прямолинейный полет	Самопроизвольный выход	А	Самопроизвольный выход	А

9. Поведение в крутом повороте	В			
Скорость снижения после 2-х спиралей	Более 14 м/с	В	Более 14 м/с	В
10. Симметричные фронтальные складывания	Д			
Вход	Прокачивание назад менее чем на 45 град	А	Прокачивание назад менее чем на 45 град	А
Выход	Выход при действиях пилота менее чем за следующие 3 с	Д	Самопроизвольный, от 3 с до 5 с	В
Угол пикирования при выходе / Изменение курса	Пикирование 30-60 град / Удерживается курс	В	Пикирование 30-60 град / Поворот менее 90 град	В
Возникновение каскадов	Нет	А	Нет	А
На акселераторе				
Вход	Прокачивание назад более чем на 45 град	С	Прокачивание назад менее чем на 45 град	А
Выход	Выход при действиях пилота менее чем за следующие 3 с	Д	Выход при действиях пилота менее чем за следующие 3 с	Д
Угол пикирования при выходе / Изменение курса	Пикирование 30-60 град / Удерживается курс	В	Пикирование 0-30 град / Поворот менее 90 град	А
Возникновение каскадов	Нет	А	Нет	А
11. Выход из глубокого срыва (парашютный срыв)	В			
Глубокий срыв достигнут	Да	А	Да	А
Выход	Самопроизвольный в теч. менее 3 сек	А	Самопроизвольный в теч. менее 3 сек	А
Угол пикирования вперед при выходе	Угол пикирования от 0 до 30 град	А	Угол пикирования от 30 до 60 град	В
Изменение курса	Изменение курса менее чем на 45 град	А	Изменение курса менее чем на 45 град	А
Возникновение каскадов	Нет	А	Нет	А
12. Выход из большого угла атаки (подвисания)	С			
Выход	Самопроизвольный от 3-5 сек	С	Самопроизвольный от 3-5 сек	С
Возникновение каскадов	Нет	А	Нет	А
13. Выход из установившегося полного срыва.	С			
Угол пикирования вперед при выходе	Угол пикирования от 0 до 30 град	А	Угол пикирования от 30 до 60 град	В
Складывания	Складываний нет	А	Складываний нет	А
Возникают каскады (другие, нежели складывания)	Нет	А	Нет	А
Заброс назад	Менее 45 град	А	Более 45 град	С
Натяжение строп	большинство строп натянуто	А	большинство строп натянуто	А
14. Ассиметричное сложение	Д			
При сложении 50%				
Изменение курса во время наполнения / Максимальный угол пикирования или крена	Менее 90 град / Угол пикирования или крена 0-15град	А	Менее 90 град / Угол пикирования или крена 0-15град	А
Поведение при наполнении	Самопроизвольное наполнение	А	Самопроизвольное наполнение	А
Полное изменение курса	менее 360 град	А	менее 360 град	А
Возникают ли складывания на противоположной консоли	Нет	А	Нет	А
Твист	Не возникает	А	Не возникает	А
Каскады возникают	нет	А	нет	А
При сложении 75%				
Изменение курса во время наполнения / Максимальный угол пикирования или крена	Менее 90 град / Угол пикирования или крена 45-60град	С	90 - 180 град / Угол пикирования или крена 45-60град	С
Поведение при наполнении	Самопроизвольное наполнение	А	Самопроизвольное наполнение	А
Полное изменение курса	менее 360 град	А	менее 360 град	А

Возникают ли складывания на противоположной консоли	Да, но нет противоположного разворота	C	Нет	A
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 0–15град	A	Менее 90 град / Угол пикирования или крена 15–45град	A
Поведение при наполнении	Самопроизвольное наполнение	A	Самопроизвольное наполнение	A
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	90 – 180 град / Угол пикирования или крена 45–60град	C	180 – 360 град / Угол пикирования или крена 60–90град	D
Поведение при наполнении	Самопроизвольное наполнение	A	Наполнение менее чем за 3 с с начала действий пилота	C
Полное изменение курса	менее 360 град	A	более 360 град	C
Возникают ли складывания на противоположной консоли	Да, но нет противоположного разворота	C	Нет	A
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	D			
Негативная спираль возникает	Нет	A	Да	D
18. Выход из установившейся негативной спирали	C			
Угол докручивания негативной спирали (н.с.) после отпускания клевант	Н.с. прекращается за 90 – 180 град	C	Н.с. прекращается менее чем за 90 град	A
Каскады возникают	Нет	A	Нет	A
19. Б-свал	A			
Изменение курса перед отпусанием	Изменение курса менее 45 град	A	Изменение курса менее 45 град	A
Поведение перед отпусанием	Остается стабильным с полным размахом	A	Остается стабильным с полным размахом	A
Выход	Самопроизвольный менее чем за 3 с	A	Самопроизвольный менее чем за 3 с	A
Угол пикирования вперед при выходе	Пикирование вперед 0-30град	A	Пикирование вперед 30-60град	A
Каскады возникают	Нет	A	Нет	A
20. Большие уши	C			
Процедура входа	Специальное управление	A	Стандартная техника	A
Поведение во время больших ушей	Нестабильный полет	C	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	C			
Процедура входа	Специальное управление	A	Стандартная техника	A
Поведение во время больших ушей	Нестабильный полет	C	Стабильный полет	A
Выход	Выход при действиях пилота менее чем за последующие 3 сек	B	Самопроизвольный менее чем за 3с	A
Угол пикирования вперед при выходе	Пикирование вперед 0-30град	A	Пикирование вперед 0-30град	A
Поведение сразу после отпущания акселератора при удержании больших ушей	Стабильный полет	A	Нестабильный полет	C
22. Поведение при выходе из крутой спирали	D			
Тенденция к возвращению в прямолинейный полет	Поворот остается постоянным	D	Поворот остается постоянным	D
Угол поворота для выхода в нормальный полет	При действиях пилота	D	При действиях пилота	D
Скорость снижения при оценке спиральной устойчивости	23		20	
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				