




# FTR - Flight Test Report

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

Fabricante	 <b>SOL SPORTS</b> Caixa Postal 370 BR-1180 Rio Molha	Teste número	EAPR-GS-261/14
		número de série	17002
Modelo	Lotus one XL	Local	Achensee
			Rofan, Achensee



Rev. 2.1 - 06.03.2014  
 EAPR GmbH - Marktstr. 11  
 D-87730 Bad Grönenbach - Germany

Data de teste	07.08.2014	Peso mínimo de descolagem	105 kg	Peso máximo de descolagem	125 kg
Piloto de testes	Mario Eder			Anselm Rauh	
Harnes	EAPR Testgurt			EAPR schwer	
Peso de descolagem		105 kg		125 kg	

Classificação	C
---------------	---



Test-critérios	Peso mínimo de descolagem	Avaliação	Peso máximo de descolagem	Avaliação
<b>1. Inflar / descolagem - 4.1.1</b>				
Comportamento a subida	Subida regular e facil	A	Subida regular e facil	A
Tecnica especial requerida na descolagem	Não	A	Não	A
<b>2. Aterragem - 4.1.2</b>				
Tecnica especial requerida na aterragem	Não	A	Não	A
<b>3. Velocidades em linha recta - 4.1.3</b>				
Velocidade mãos em cima superior a 30km/h	Sim	A	Sim	A
Gama de velocidades utilizando mandos superior a 10km/h	Sim	A	Sim	A
Velocidade minima	25 km/h a 30 km/h	B	25 km/h a 30 km/h	B
<b>4. Força de mandos - 4.1.4</b>				
Peso máximo em voo até 80kg		-		-
Peso máximo em voo de 80 a 100kg		-		-
Peso máximo em voo superior a 100kg	Aumentando 50cm - 65cm	C	Aumentando 50cm - 65cm	C
<b>5. Estabilidade de cabeceo a saída de voo acelerado - 4.1.5</b>				
Angulo de cabceo a saída	cabecea menos de 30°	A	cabecea menos de 30°	A
Fecho ocorre	Não	A	Não	A
<b>6. Estabilidade de cabeceo acionando mandos em voo acelerado - 4.1.6</b>				
Fecho ocorre	Não	A	Não	A
<b>7. Estabilidade de roll e amortecimento - 4.1.7</b>				
Oscilações	Reduzindo	A	Reduzindo	A
<b>8. Estabilidade em espirais suaves - 4.1.8</b>				
Tendencia a voltar a voo recto	Saida espontânea	A	Saida espontânea	A
<b>9. Comportamento em curva rapida - 4.1.9</b>				
Taxa de descida depois de duas voltas	Mais de 14m/s	B	Mais de 14m/s	B
<b>10. Fecho frontal cimétrico - 4.1.10</b>				
Entrada	Baloíça para traz menos de 45°	A	Baloíça para traz menos de 45°	A
Retoma	Espontâneo em 3 a 5 segundos	B	Espontâneo em menos de 3 segundos	A
Angulo de cabceo a saída	0° - 30°   Mantem rumo	A	0° - 30°   Mantem rumo	A
Castaca ocorre	Não	A	Não	A
Entrada	Baloíça para traz menos de 45°	A	Baloíça para traz menos de 45°	A
Retoma	Espontâneo em 3 a 5 segundos	B	Espontâneo em 3 a 5 segundos	B
Angulo de cabceo a saída	30° - 60°   Mantem rumo	B	30° - 60°   Mantem rumo	B
Castaca ocorre	Não	A	Não	A
<b>11. Saída de perda profunda (parachutagem) - 4.1.11</b>				

Perda profunda alcançada	Sim			Sim					
Retoma	Espontâneo em menos de 3 segundos	A		Espontâneo em menos de 3 segundos	A				
Angulo de cabceo a saida	0° - 30°	A		0° - 30°	A				
Mudança de trajectória	Mudando direcção menos de 45°	A		Mudando direcção menos de 45°	A				
Castaca ocorre	Não	A		Não	A				
<b>12. Saída de angulo de ataque elevado - 4.1.12</b>									
Retoma	Espontâneo em menos de 3 segundos	A		Espontâneo em menos de 3 segundos	A				
Castaca ocorre	Não	A		Não	A				
<b>13. Saída de perda total - 4.1.13</b>									
Angulo de cabceo a saida	30° - 60°	B		30° - 60°	B				
Fecho	Nenhum fecho	A		Nenhum fecho	A				
Cascata sucede (para alem de fecho)	Não	A		Não	A				
Baloíça para traz	Menos de 45°	A		Menos de 45°	A				
Tensão de linhas	Tensão de quase todas as linhas	A		Tensão de quase todas as linhas	A				
<b>14. Fecho assimétrico (mãos em cima) - 4.1.14</b>									
Mudança de trajectória até re-inflar	velocidade mãos em cima, max 50% fecho	< 90°	Angulo de cabceo ou roll	15° - 45°	A	< 90°	Angulo de cabceo ou roll	15° - 45°	A
Comportamento a re-inflar		Re-inflagem espontânea		A	Re-inflagem espontânea		A		
Total mudança de trajectória		Menos de 360°		A	Menos de 360°		A		
Fecho no lado oposto ocorre		Não		A	Não		A		
Twist alcançado		Não		A	Não		A		
Castaca ocorre		Não		A	Não		A		
Mudança de trajectória até re-inflar	velocidade mãos em cima, max 75% fecho	90° - 180°	Angulo de cabceo ou roll	15° - 45°	B	90° - 180°	Angulo de cabceo ou roll	15° - 45°	B
Comportamento a re-inflar		Re-inflagem espontânea		A	Re-inflagem espontânea		A		
Total mudança de trajectória		Menos de 360°		A	Menos de 360°		A		
Fecho no lado oposto ocorre		Não		A	Não		A		
Twist alcançado		Não		A	Não		A		
Castaca ocorre		Não		A	Não		A		
Mudança de trajectória até re-inflar	acelerado, max 50% fecho	90° - 180°	Angulo de cabceo ou roll	15° - 45°	B	< 90°	Angulo de cabceo ou roll	15° - 45°	A
Comportamento a re-inflar		Re-inflagem espontânea		A	Re-inflagem espontânea		A		
Total mudança de trajectória		Menos de 360°		A	Menos de 360°		A		
Fecho no lado oposto ocorre		Não		A	Não		A		
Twist alcançado		Não		A	Não		A		
Castaca ocorre		Não		A	Não		A		
Mudança de trajectória até re-inflar	acelerado, max 75% fecho	90° - 180°	Angulo de cabceo ou roll	45° - 60°	C	90° - 180°	Angulo de cabceo ou roll	45° - 60°	C
Comportamento a re-inflar		Re-inflagem espontânea		A	Re-inflagem espontânea		A		
Total mudança de trajectória		Menos de 360°		A	Menos de 360°		A		
Fecho no lado oposto ocorre		Sim, sem inversão de curva		C	Sim, sem inversão de curva		C		
Twist alcançado		Não		A	Não		A		
Castaca ocorre		Não		A	Não		A		
<b>15. Controlo de direcção com fecho assimétrico mantido - 4.1.15</b>									
Capacidade de manter rumo	Sim	A		Sim	A				
Possibilidade de virar 180° em sentido oposto do lado fechado	Sim	A		Sim	A				
Percentagem de mando entre virar e perda ou autorotação	Mais de 50% de curso simétrico de mando	A		Mais de 50% de curso simétrico de mando	A				
<b>16. Tendência de autorotação mãos em cima - 4.1.16</b>									
Autorotação ocorre	Não	A		Não	A				
<b>17. Tendência de autorotação a baixa velocidade - 4.1.17</b>									
Autorotação ocorre	Não	A		Não	A				
<b>18. Recuperação de autorotação - 4.1.18</b>									
Angulo de rotação aumenta apos largar	Para rotação em menos de 90°	A		Para rotação em menos de 90°	A				
Castaca ocorre	Não	A		Não	A				
<b>19. Bs - 4.1.19</b>									
Mudança de trajectória antes de largar	Mudando direcção menos de 45°	A		Mudando direcção menos de 45°	A				
Comportamento antes de largar	Mantem-se estável com envergadura recta	A		Mantem-se estável com envergadura recta	A				
Recuperação	Espontâneo em menos de 3 segundos	A		Espontâneo em menos de 3 segundos	A				
Angulo de cabceo a saida	0° - 30°	A		0° - 30°	A				
Castaca ocorre	Não	A		Não	A				
<b>20. Orelhas - 4.1.20</b>									
Procedimento de entrada	Mandos específicos	A		Mandos específicos	A				
Comportamento com orelhas	Voo estável	A		Voo estável	A				
Recuperação	Espontâneo em menos de 3 segundos	A		Espontâneo em menos de 3 segundos	A				
Angulo de cabceo a saida	0° - 30°	A		0° bis 30°	A				
<b>21. Orelhas com acelerador - 4.1.21</b>									
Procedimento de entrada	Mandos específicos	A		Mandos específicos	A				
Comportamento com orelhas	Voo estável	A		Voo estável	A				
Recuperação	Espontâneo em 3 a 5 segundos	A		Recuperação por acção de piloto em menos de 3 segundos adicionais	B				
Angulo de cabceo a saida	0° - 30°	A		0° bis 30°	A				
Comportamento imediatamente depois de largar acelerador enquanto se mantem orelhas	Voo estável	A		Voo estável	A				
<b>22. Comportamento a saída de espiral - 4.1.22</b>									

Tendencia a voltar a voo recto	Saida espontânea	A	Saida espontânea	A
Angulo de rotação para recuperar voo normal	Menos de 720°, recuperação espontânea	A	Menos de 720°, recuperação espontânea	A
<b>23. Forma alternativa de controlo de direcção - 4.1.23</b>				
180° de viragem não obtivel em 20 segundos	Sim	A	Sim	A
Perda ou rotação ocorre	Não	A	Não	A
<b>24. Outro procedimento e/ou configuração descrito no manual de utilizador - 4.1.24</b>				
Procedimento funciona como descrito		NA		NA
Procedimento adaptavel a pilotos principiantes		NA		NA
Castaca ocorre		NA		NA
<b>25. Comentários do piloto de testes:</b>				
Copyright Ralf Antz 2014	Este relatório de teste foi gerado automaticamente e é valido sem assinatura			