



## Prüfprotokoll Motorschirm Tragwerk-Erstprüfung

EAPR e.V - Marktstr. 11 - D-87730 Bad Grönenbach - Germany

<b>Antragsteller</b>	<b>Swing</b>						
<b>Tragwerk</b>	<b>Scorpio 26</b>	<b>MTOW</b>	140-175	<b>MP-Nr</b>	EAPR-MS-7602/12	<b>Ser.-Nr.</b>	Sco50-126-99896
<b>Hersteller</b>	<b>Fresh Breeze</b>	<b>Trimmer</b>	ja	<b>Fußbeschl.</b>	ja		
<b>Antrieb</b>	<b>Sportix Simonini</b>	<b>MP-Nr</b>	705-08	<b>Ser.-Nr.</b>			
<b>Propeller</b>	<b>Fresh Breezprop</b>	<b>Pitch</b>	13° bei 75% des Radius				
<b>Gurtzeug</b>	<b>FB Wingman Sportix</b>	<b>Aufhängung</b>	tief, variabel		<b>Maximales Abfluggewicht / kg</b>	100kg im Gurtzeug	
<b>Testpilot</b>	<b>Anselm Rauh</b>	<b>Testort</b>	Wildberg		<b>Datum</b>	<b>24.05.2012</b>	
<b>Das Tragwerk wird als</b>	<b>nicht schulungstauglich</b>	<b>eingestuft</b>					

<b>1. Prüfung des Startens</b>	
Spezielle Starttechnik erforderlich	Ja <i>Trimmer geschlossen gemäß Handbuch</i>
Höhengewinn nach 300 Meter > 15 Meter	Ja
<b>2. Prüfung der Landung</b>	
Spezielle Landetechnik erforderlich	Ja <i>Trimmer geschlossen, ausflaren</i>
Stehende / Rollende (bei MS Trike) weiche Landung möglich	Ja, spezielle Technik (z.B. ausflaren, Trimmerstellung) erforderlich <i>ausflaren</i>
<b>3. Geschwindigkeiten im horizontalen Geradeausflug</b>	
Höhengewinn nach 300 Meter > 15 Meter	> 30km/h
<b>4. Anbremsen im beschleunigten Flug ohne Motorschub</b>	
Durchführung	Gemäß Handbuch ausgeschlossen

5. Prüfung der Nickstabilität und Nickdämpfung und der Sackflugneigung unter Lastwechsel	
Wegdrehen aus der Flugachse >15° je Lastwechsel	Nein
Schirm klappt ein	Nein
Sackflug oder Stall trifft auf	Nein
Nickdämpfung	Nickbewegungen klingen deutlich ab
6. Prüfung des Kurvenhandlings unter Last	
Liegende Acht in weniger als 30 Sekunden	Ja
Trudeltendenz	Nein
Flugzustand instabil, Eindrehen im Kurvenwechsel	Nein
7. Prüfung der Rollstabilität	
Verhalten beim Rollen und Rolldämpfung	Rollen klingt zügig ab
8. Prüfung der Rollstabilität im Geradeausflug	
Rollen im Geradeausflug	Rollen >10° bis <15° und über die Bremse dämpfbar Schirm über Bremsen leicht zu stabilisieren
9. Prüfung der Trudelneigung im leicht angebremsen Zustand	
Steuern gegen das Drehmoment bei 25% angebremsen Schirm möglich	Ja, 180° in 10sec möglich
10. Prüfung des Strömungsabrisses unter Vollast	
Steuerweg in cm, Steuerkräfte	>40cm , konstant oder ansteigend
Sackflugtendenz	Nein
Drehung um die Hochachse (gieren)	<10°
11. Prüfung der Rückkehr in den Normalflug aus großen Anstellwinkeln	
Kaskade tritt auf	Nein
Ausleitung	Ja, selbständige Ausleitung nach Drosselung des Antriebs Hoher Einleitwiderstand, dann teils Drosseln des Antriebes erforderlich
12. Verhalten des Schirmes bei seitlichem Einklapper mit geschlossenen Trimmern	
Durchführung	Konstruktiv vom Hersteller ausgeschlossen

<b>13. Verhalten des Schirmes bei seitlichem Einklappen mit voll geöffneten Trimmern / Fußbeschleuniger</b>	
Durchführung	Konstruktiv vom Hersteller ausgeschlossen
<b>14. Verhalten des Schirmes bei frontalem Einklappen mit geschlossenem Trimmer</b>	
Durchführung	Konstruktiv vom Hersteller ausgeschlossen
<b>15. Verhalten des Schirmes bei frontalem Einklappen mit offenen Trimmern und ggf. Fußbeschleuniger</b>	
Durchführung	Konstruktiv vom Hersteller ausgeschlossen
<b>16 Prüfung des Schirmverhaltens bei Steilschlangen</b>	
Verhalten des Schirmes bei der Einleitung	Der Schirm steigert die Sinkwerte während der Einleitung selbständig über 14m/s und muss gestützt werden
Aufrichttendenz bei der Ausleitung	Querlage ist gleich bleibend, Rückkehr in den Normalflug durch Eingreifen des Piloten (leichtes Anbremsen des Außenflügels )
Verhalten in der Ausleitung	Hoher Steuerdruck auf der Aussenbremse bei aktiver Spiralausleitung Die Energie aus der Spirale muss durch den Piloten kontinuierlich abgebaut werden, da sonst starkes Pendeln mit Einklappen entstehen kann
<b>Bemerkungen:</b>	
Drehmomentausgleich vor dem Spiralen lösen oder in die Gegenrichtung spiralen	
Rollen klingt nur langsam und nicht ganz vollständig ab, über Bremseeinfach zu dämpfen.	