



## Rapport de vol de test: EN

Fabricant	<b>Aircross / Kontest GmbH</b>	N° certification	PG_0480.2011
Adresse	Gut Grauhof 1 38644 Goslar Germany	Date vol de test	20. 09. 2011
Représentatif	None	Lieu de test	Villeneuve
Modèle du parapente	<b>U-Sport Evo L</b>	<b>Classification</b>	<b>D</b>
Trimmer	no		

Pilote de test Thurnheer Claude

Zoller Alain

Sellette Gin - Gingo II M

Sup' Air - Evo XC L

Charge totale en vol (kg) 100

115

<b>1. Gonflage/Décollage</b>	<b>C</b>			
Comportement en élévation	l'accélération doit être contrôlée afin d'éviter une fermeture frontale	C	l'accélération doit être contrôlée afin d'éviter une fermeture frontale	C
Technique de décollage spéciale requise	non	A	non	A
<b>2. Atterrissage</b>	<b>A</b>			
Technique d'atterrissage spéciale requise	non	A	non	A
<b>3. Vitesses en vol droit</b>	<b>B</b>			
Vitesse bras hauts supérieure à 30 km/h	oui	A	oui	A
Plage de vitesse aux commandes supérieure à 10 km/h	oui	A	oui	A
Vitesse minimum	25 km/h à 30 km/h	B	25 km/h à 30 km/h	B
<b>4. Débattement/effort aux commandes</b>	<b>C</b>			
<i>pooids max. en vol jusqu'à 80 kg</i>				
Effort / Débattement aux commandes symétrique	non existant	0	non existant	0
<i>pooids max. en vol 80 kg à 100 kg</i>				
Effort / Débattement aux commandes symétrique	non existant	0	non existant	0
<i>pooids max. en vol supérieur à 100 kg</i>				
Effort / Débattement aux commandes symétrique	croissant / 50 cm à 65 cm	C	croissant / 50 cm à 65 cm	C
<b>5. Stabilité en tangage en sortie de vol accéléré</b>	<b>A</b>			
Angle d'abattée en sortie	abattée inférieure à 30°	A	abattée inférieure à 30°	A
Fermeture effective	non	A	non	A
<b>6. Stabilité en tangage lors d'une action aux commandes en vol accéléré</b>	<b>A</b>			
Fermeture effective	non	A	non	A
<b>7. Stabilité et amortissement du roulis</b>	<b>A</b>			
Oscillations	amorties	A	amorties	A
<b>8. Stabilité en virage modéré</b>	<b>A</b>			
Tendance au retour en vol droit	sortie spontanée	A	sortie spontanée	A
<b>9. Comportement lors d'une mise en virage en 360° engagé rapide</b>	<b>B</b>			
Taux de chute après deux virages	supérieur à 14 m/s	B	supérieur à 14 m/s	B
<b>10. Fermeture frontale symétrique</b>	<b>D</b>			
Entrée	bascule en arrière supérieure à 45°	C	bascule en arrière supérieure à 45°	C
Sortie	sortie avec action du pilote inférieure à 3 s supplémentaires	D	sortie avec action du pilote inférieure à 3 s supplémentaires	D

Angle d'abattée en sortie / Changement de trajectoire	abattée comprise entre 30° et 60° / entrée en virage de moins de 90°	B	abattée comprise entre 0° et 30° / effectue un virage compris entre 90° et 180°	C
Cascade effective	non	A	non	A
avec accélérateur, Entrée	bascule en arrière supérieure à 45°	C	bascule en arrière supérieure à 45°	C
Sortie	sortie avec action du pilote inférieure à 3 s supplémentaires	D	sortie avec action du pilote inférieure à 3 s supplémentaires	D
Angle d'abattée en sortie / Changement de trajectoire	abattée comprise entre 30° et 60° / entrée en virage de moins de 90°	B	abattée comprise entre 0° et 30° / effectue un virage compris entre 90° et 180°	C
Cascade effective	non	A	non	A
<b>11. Sortie de phase parachutale</b>	<b>A</b>			
Phase parachutale accomplie	oui	A	oui	A
Sortie	spontanée, inférieure à 3 s	A	spontanée, inférieure à 3 s	A
Angle d'abattée en sortie	abattée comprise entre 0° et 30°	A	abattée comprise entre 0° et 30°	A
Changement de trajectoire	changement de trajectoire inférieur à 45°	A	changement de trajectoire inférieur à 45°	A
Cascade effective	non	A	non	A
<b>12. Sortie de passage aux grands angles d'incidence</b>	<b>A</b>			
Sortie	spontanée, inférieure à 3 s	A	spontanée, inférieure à 3 s	A
Cascade effective	non	A	non	A
<b>13. Sortie d'un décrochage stabilisé maintenu</b>	<b>C</b>			
Angle d'abattée en sortie	abattée comprise entre 30° et 60°	B	abattée comprise entre 30° et 60°	B
Fermeture	pas de fermeture	A	pas de fermeture	A
Cascade effective (autre qu'une fermeture)	non	A	non	A
Bascule en arrière	supérieure à 45°	C	supérieure à 45°	C
Tension des suspentes	tension de la plupart des suspentes	A	tension de la plupart des suspentes	A
<b>14. Fermeture asymétrique</b>	<b>C</b>			
avec 50% fermeture				
Changement de trajectoire avant regonflement / Angle d'abattée ou de roulis maximum	inférieur à 90° / abattée ou roulis compris entre 15° et 45°	A	inférieur à 90° / abattée ou roulis compris entre 15° et 45°	A
Comportement au regonflement	regonflement spontané	A	regonflement spontané	A
Changement total de trajectoire	inférieur à 360°	A	inférieur à 360°	A
Fermeture effective du côté opposé	non	A	non	A
Twist effectif	non	A	non	A
Cascade effective	non	A	non	A
avec 75% fermeture				
Changement de trajectoire avant regonflement / Angle d'abattée ou de roulis maximum	compris entre 90° et 180° / abattée ou roulis compris entre 45° et 60°	C	compris entre 90° et 180° / abattée ou roulis compris entre 45° et 60°	C
Comportement au regonflement	regonflement spontané	A	regonflement spontané	A
Changement total de trajectoire	inférieur à 360°	A	inférieur à 360°	A
Fermeture effective du côté opposé	oui, sans virage inversé	C	non	A
Twist effectif	non	A	non	A
Cascade effective	non	A	non	A
avec 50% fermeture et accélérateur				
Changement de trajectoire avant regonflement / Angle d'abattée ou de roulis maximum	inférieur à 90° / abattée ou roulis compris entre 15° et 45°	A	inférieur à 90° / abattée ou roulis compris entre 45° et 60°	C
Comportement au regonflement	regonflement spontané	A	regonflement inférieur à 3 s depuis le début de l'action du pilote	C
Changement total de trajectoire	inférieur à 360°	A	inférieur à 360°	A
Fermeture effective du côté opposé	non	A	non	A
Twist effectif	non	A	non	A
Cascade effective	non	A	non	A
avec 75% fermeture et accélérateur				
Changement de trajectoire avant regonflement / Angle d'abattée ou de roulis maximum	compris entre 90° et 180° / abattée ou roulis compris entre 45° et 60°	C	compris entre 90° et 180° / abattée ou roulis compris entre 45° et 60°	C

Comportement au regonflement	regonflement spontané	A	regonflement spontané	A
Changement total de trajectoire	inférieur à 360°	A	inférieur à 360°	A
Fermeture effective du côté opposé	oui, sans virage inversé	C	oui, sans virage inversé	C
Twist effectif	non	A	non	A
Cascade effective	non	A	non	A
<b>15. Contrôle de trajectoire avec fermeture asymétrique maintenue</b>	<b>A</b>			
Capacité à voler droit	oui	A	oui	A
Virage à 180° en 10 s, du côté opposé à la fermeture	oui	A	oui	A
Pourcentage de commande entre le virage et le départ en vrille ou en décrochage	supérieur à 50 % du débattement aux commandes symétrique	A	supérieur à 50 % du débattement aux commandes symétrique	A
<b>16. Tendance à la vrille bras hauts</b>	<b>A</b>			
Vrille effective	non	A	non	A
<b>17. Essai de tendance à la vrille à basse vitesse</b>	<b>A</b>			
Vrille effective	non	A	non	A
<b>18. Sortie d'une vrille développée</b>	<b>A</b>			
Angle de rotation en vrille après relâchement des commandes	sort de la vrille en moins de 90°	A	sort de la vrille en moins de 90°	A
Cascade effective	non	A	non	A
<b>19. Décrochage aux B</b>	<b>0</b>			
Changement de trajectoire avant relâchement	non existant	0	non existant	0
Comportement avant relâchement	non existant	0	non existant	0
Sortie	non existant	0	non existant	0
Angle d'abattée en sortie	non existant	0	non existant	0
Cascade effective	non existant	0	non existant	0
<b>20. Grandes oreilles</b>	<b>B</b>			
Procédure d'entrée	technique standard	A	technique standard	A
Comportement pendant les grandes oreilles	vol stable	A	vol stable	A
Sortie	spontanée, comprise entre 3 s et 5 s	B	sortie avec action du pilote inférieure à 3 s supplémentaires	B
Angle d'abattée en sortie	abattée comprise entre 0° et 30°	A	abattée comprise entre 0° et 30°	A
<b>21. Grandes oreilles en vol accéléré</b>	<b>B</b>			
Procédure d'entrée	technique standard	A	technique standard	A
Comportement pendant les grandes oreilles	vol stable	A	vol stable	A
Sortie	sortie avec action du pilote inférieure à 3 s supplémentaires	B	sortie avec action du pilote inférieure à 3 s supplémentaires	B
Angle d'abattée en sortie	abattée comprise entre 0° et 30°	A	abattée comprise entre 0° et 30°	A
Comportement aux grandes oreilles maintenues dès le relâchement de l'accélérateur	vol stable	A	vol stable	A
<b>22. Comportement en sortie de spirale engagée</b>	<b>D</b>			
Tendance au retour au vol droit	le virage se poursuit	D	le virage se poursuit	D
Angle de rotation pour retrouver le vol normal	avec action du pilote	D	avec action du pilote	D
Taux de chute pendant l'évaluation de la stabilité en spirale [m/s]	23		28	
<b>23. Commandes de direction alternatives</b>	<b>A</b>			
Virage à 180° possible en 20 s	oui	A	oui	A
Décrochage ou vrille effectif	non	A	non	A
<b>24. Autre procédure et/ou configuration de vol décrite dans le manuel d'utilisation</b>	<b>0</b>			
Fonctionnement correct de la procédure	non existant	0	non existant	0
Procédure adaptée aux pilotes débutants	non existant	0	non existant	0
Cascade effective	non existant	0	non existant	0
<b>25. Commentaires du pilote</b>				
Commentaires	B-Stall lines test is not recommended by the user manual. If asymmetric collapses are not corresponding to the requirements of the standard, this could induce cravat		B-Stall lines test is not recommended by the user manual. If asymmetric collapses are not corresponding to the requirements of the standard, this could induce cravat.	