



## Testbericht: EN

Hersteller	<b>Ozone Gliders</b>	Nummer Zertifikat	PG_0764.2013
Adresse	2, Queens Drive LA46LN . UK	Datum Testflug	17. 10. 2013
Vertreter	David Dagaut	Ort des Tests	Villeneuve
Gleitschirmmodell	<b>Mantra M6 MS</b>	<b>Klassifizierung</b>	<b>D</b>
Trimmer	no		

<b>Testpilot</b>	Thurnheer Claude	Zoller Alain
<b>Gurtzeug</b>	Sup' Air - Altiplume M	Sup'Air - Altiplume M
<b>Gewicht total im Flug (kg)</b>	75	95

	<b>C</b>	<b>C</b>	<b>C</b>
<b>1. Füllen/Starten</b>	<b>C</b>		
Aufziehverhalten	Überschießt und muss zur Vermeidung eines Frontklappers abgebremst werden	Überschießt und muss zur Vermeidung eines Frontklappers abgebremst werden	
Spezielle Starttechnik erforderlich	Nein	Nein	
<b>2. Landung</b>	<b>A</b>		
Spezielle Landetechnik erforderlich	Nein	Nein	
<b>3. Geschwindigkeiten im Geradeausflug</b>	<b>A</b>		
Trimmgeschwindigkeit größer als 30 km/h	Ja	Ja	
Geschwindigkeitsbereich über Bremsen größer als 10 km/h	Ja	Ja	
Minimalfluggeschwindigkeit	Geringer als 25 km/h	Geringer als 25 km/h	
<b>4. Steuerkräfte und Steuerwege</b>	<b>A</b>		
<i>Max. Fluggewicht bis 80 kg</i>			
Symmetrischer Steuerkräfte / Steuerweg cm	Zunehmend / Größer als 55	nicht vorhanden	0
<i>Max. Fluggewicht 80 kg bis 100 kg</i>			
Symmetrischer Steuerkräfte / Steuerweg cm	nicht vorhanden	Zunehmend / Größer als 60	A
<i>Max. Fluggewicht größer als 100 kg</i>			
Symmetrischer Steuerkräfte / Steuerweg cm	nicht vorhanden	nicht vorhanden	0
<b>5. Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges</b>	<b>A</b>		
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen weniger als 30°	Vorschießen weniger als 30°	A
Einklapper tritt auf	Nein	Nein	A
<b>6. Nickstabilität beim Anbremsen im beschleunigten Flug</b>	<b>A</b>		
Einklapper tritt auf	Nein	Nein	A
<b>7. Rollstabilität und Rolldämpfung</b>	<b>A</b>		
Rollschwingungen	Abklingend	Abklingend	A
<b>8. Stabilität in flachen Spiralen</b>	<b>A</b>		
Aufrichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	Selbstständiges Ausleiten	A
<b>9. Verhalten in steilen Kurven</b>	<b>B</b>		
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	Mehr als 14 m/s	Mehr als 14 m/s	B
<b>10. Symmetrischer Frontklapper</b>	<b>D</b>		
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	Abkippen nach hinten weniger 45°	A
Ausleitung	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	D
Vorschießen beim Ausleiten / Wegdrehverhalten	Vorschießen 0° bis 30° / Behält den Kurs bei	Vorschießen 0° bis 30° / Behält den Kurs bei	A
Kaskade tritt auf	Nein	Nein	A

<i>mit Beschleuniger</i>				
Einleitung	Abkippen nach hinten weniger 45°	A	Abkippen nach hinten weniger 45°	A
Ausleitung	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	D	Ausleitung durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	D
Vorschießen beim Ausleiten / Wegdrehverhalten	Vorschießen 0° bis 30° / Behält den Kurs bei	A	Vorschießen 0° bis 30° / Behält den Kurs bei	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
<b>11. Ausleitung des Sackfluges</b>				
<b>A</b>				
Sackflug kann eingeleitet werden	Ja	A	Ja	A
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	A	Selbstständig in weniger als 3 s	A
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	A	Vorschießen 0° bis 30°	A
Wegdrehverhalten	Dreht weniger als 45° weg	A	Dreht weniger als 45° weg	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
<b>12. Rückkehr in den Normalflug aus großen Anstellwinkeln</b>				
<b>A</b>				
Ausleitung	Selbstständig in weniger als 3 s	A	Selbstständig in weniger als 3 s	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
<b>13. Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls</b>				
<b>C</b>				
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	A	Vorschießen 0° bis 30°	A
Klapper	Kein Einklappen	A	Kein Einklappen	A
Kaskade tritt auf (andere als Klapper)	Nein	A	Nein	A
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Mehr als 45°	C	Mehr als 45°	C
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	A	Die meisten Leinen gespannt	A
<b>14. Einseitiger Klapper</b>				
<b>C</b>				
<i>Mit 50% Klapper</i>				
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung / Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Weniger 90° / Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	A	Weniger 90° / Vorschieß- oder Rollwinkel 0° bis 15°	A
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	A	Wiederöffnung in weniger als 3 s nach Eingriff des Piloten	C
Wegdrehen insgesamt	Weniger als 360°	A	Weniger als 360°	A
Gegenklapper tritt auf	Nein	A	Nein	A
Eindreihen tritt auf	Nein	A	Nein	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
<i>Mit 75% Klapper</i>				
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung / Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	90° bis 180° / Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	B	90° bis 180° / Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	B
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	A	Selbstständige Wiederöffnung	A
Wegdrehen insgesamt	Weniger als 360°	A	Weniger als 360°	A
Gegenklapper tritt auf	Nein	A	Nein	A
Eindreihen tritt auf	Nein	A	Nein	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
<i>Mit 50% Klapper und Beschleuniger</i>				
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung / Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	Weniger 90° / Vorschieß- oder Rollwinkel 15° bis 45°	A	Weniger 90° / Vorschieß- oder Rollwinkel 0° bis 15°	A
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	A	Wiederöffnung in weniger als 3 s nach Eingriff des Piloten	C
Wegdrehen insgesamt	Weniger als 360°	A	Weniger als 360°	A
Gegenklapper tritt auf	Nein	A	Nein	A
Eindreihen tritt auf	Nein	A	Nein	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
<i>Mit 75% Klapper und Beschleuniger</i>				
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung / Maximaler Vorschieß- oder Rollwinkel	90° bis 180° / Vorschieß- oder Rollwinkel 45° bis 60°	C	90° bis 180° / Vorschieß- oder Rollwinkel 45° bis 60°	C
Öffnungsverhalten	Selbstständige Wiederöffnung	A	Selbstständige Wiederöffnung	A
Wegdrehen insgesamt	Weniger als 360°	A	Weniger als 360°	A
Gegenklapper tritt auf	Nein	A	Ja, ohne Änderung der Drehrichtung	C
Eindreihen tritt auf	Nein	A	Nein	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A

<b>15. Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper</b>	<b>A</b>			
Kann im Geradeausflug stabilisiert werden	Ja	A	Ja	A
180°-Kurve in Richtung der gefüllten Seite innerhalb von 10 s möglich	Ja	A	Ja	A
Steuerweg, der beim Versuch einer 180°-Kurve zum Stallen oder Trudeln führen würde	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges	A	Mehr als 50 % des symmetrischen Steuerweges	A
<b>16. Trudelneigung bei Trimmgeschwindigkeit</b>	<b>A</b>			
Trudeln tritt auf	Nein	A	Nein	A
<b>17. Trudelneigung bei geringer Fluggeschwindigkeit</b>	<b>A</b>			
Trudeln tritt auf	Nein	A	Nein	A
<b>18. Ausleitung einer voll entwickelten Trudelbewegung</b>	<b>C</b>			
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelbewegung in 90° bis 180°	C	Beendet die Trudelbewegung in weniger als 90°	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
<b>19. B-Stall</b>	<b>C</b>			
Wegdrehverhalten vor der Ausleitung	Dreht weniger als 45° weg	A	Dreht weniger als 45° weg	A
Verhalten vor der Ausleitung	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung gerade	A	Stabil, Kappe bleibt in Spannweitenrichtung nicht gerade	C
Rückkehr in den Normalflug	Selbstständig in weniger als 3 s	A	Selbstständig in 3 s bis 5 s	B
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	A	Vorschießen 0° bis 30°	A
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A
<b>20. Ohren anlegen</b>	<b>B</b>			
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	A	Mittels spezieller Vorrichtung	A
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	A	Stabiler Flug	A
Rückkehr in den Normalflug	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	B	Selbstständig in 3 s bis 5 s	B
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	A	Vorschießen 0° bis 30°	A
<b>21. Ohren anlegen im beschleunigten Flug</b>	<b>B</b>			
Verfahren zur Einleitung	Mittels spezieller Vorrichtung	A	Mittels spezieller Vorrichtung	A
Verhalten mit angelegten Ohren	Stabiler Flug	A	Stabiler Flug	A
Rückkehr in den Normalflug	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	B	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3 s	B
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen 0° bis 30°	A	Vorschießen 0° bis 30°	A
Verhalten beim Loslassen des Beschleunigers mit gehaltenen Ohren	Stabiler Flug	A	Stabiler Flug	A
<b>22. Verhalten bei der Ausleitung von Steilschlangen</b>	<b>D</b>			
Aufrichttendenz	Querlage wird beibehalten	D	Querlage wird beibehalten	D
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Durch Eingriff des Piloten	D	Durch Eingriff des Piloten	D
Sinkgeschwindigkeit bei der Bewertung der Stabilität [m/s]	18		20	
<b>23. Alternative Methode zur Richtungssteuerung</b>	<b>A</b>			
180°-Kurve kann innerhalb von 20 s geflogen werden	Ja	A	Ja	A
Stall oder Trudeln tritt auf	Nein	A	Nein	A
<b>24. Jedes andere Flugmanöver und/oder jede andere Konfiguration, die in der Betriebsanleitung beschrieben</b>	<b>0</b>			
Manöver funktioniert wie beschrieben	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden	0
Manöver ist für Anfänger geeignet	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden	0
Kaskade tritt auf	nicht vorhanden	0	nicht vorhanden	0
<b>25. Anmerkungen des Testpiloten</b>				
Anmerkungen	Symmetrischer Frontklapper und einseitiger Klapper wurden beschleunigt mit Falteinen getestet		Tested with "Folding Lines" for front & asymmetric collapses	