

Результат летных тестов

Производитель: ParAAvis
 Адрес: Россия, г. Москва, ул. Краснобогатырская, дом 42.
 Модель парашюта: **Vario 26**
 Дата: 11 ноября 2009 г.

Класс: **D**

Тест пилот: Exiga Didier Avenue Patrick
 Подвесная система: SupAir Evo XC2 Регулировка грудного ремня: 42 см
 Взлетный вес: **85 кг.** **100 кг.**

1. Возможности купола в процессе наполнения и взлета			
1. Взлет	Плавный, легкий и постоянный подъем	A	Плавный, легкий и постоянный подъем
2. Требуется ли специальная техника для взлета	Нет	A	Нет
2. Описание поведения парашюта при приземлении			
1. Требуется ли специальная техника для посадки	Нет	A	Нет
3. Диапазоны скорости в прямолинейном полете			
1. Триммерная скорость более 30 км/ч.	Да	A	Да
2. Диапазон скорости при использовании клевант более 10 км/ч.	Да	A	Да
3. Минимальная скорость	Менее 25 км/ч.	A	Менее 25 км/ч.
4. Классификация поведения парашюта по длине хода клевант			
1. Нагрузка на клевантах и максимальный симметричный ход	Увеличивается 45 – 60 см.	C	Увеличивается 35 – 45 см.
5. Классификация поведения парашюта в стабильности по тангажу при выходе из акселераторного режима			
1. Клевов вперед	Клевок вперед менее 30°	A	Клевок вперед менее 30°
2. Возникновение сложения	Нет	A	Нет
6. Классификация поведения парашюта в стабильности по тангажу при управлении клевантами на максимальной скорости.			
1. Возникновение сложения	Нет	A	Нет
7. Классификация поведения парашюта в стабильности по крену и демпфированию			
1. Колебания, раскачка	Уменьшаются	A	Уменьшаются
8. Классификация поведения парашюта в плавных спиралях			
1. Тенденция к возвращению в прямолинейный полет	Самопроизвольный выход	A	Самопроизвольный выход
9. Классификация поведения парашюта в глубокой спирали			
1. Снижение скорости после 2 оборотов	12 – 14 м/сек.	A	Более 14 м/сек.
10. Классификация поведения парашюта при симметричном фронтальном складывании			
1. Вход	Заваливание назад менее чем 45°	A	Заваливание назад менее чем 45°
2. Восстановление	Самопроизвольное 3 – 5 сек.	B	Самопроизвольное 3 – 5 сек.
3. Клевок вперед	Клевок вперед 0° - 30°	A	Клевок вперед 0° - 30°
	Изменение курса до восстановления менее 90°	A	Изменение курса до восстановления менее 90°
4. Возникновение каскадов	Нет	A	Нет
11. Классификация поведения парашютов при симметричном фронтальном складывании на максимальной скорости.			
1. Вход	Заваливание назад менее чем 45°	A	Заваливание назад менее чем 45°
2. Восстановление	При действиях пилота 3 – 5 сек.	D	Самопроизвольное 3 – 5 сек.
3. Клевок вперед	Клевок вперед 30° - 60°	B	Клевок вперед 0° - 30°
	Изменение курса менее 90°	A	Изменение курса менее 90°
4. Возникновение каскадов	Нет	A	Нет

12. Классификация поведения парашюта по выходу из фазы парашютирования			
1. Возникновение фазы парашютирования	Нет	A	Нет A
2. Восстановление	Самопроизвольное менее 3 сек.	A	Самопроизвольное менее 3 сек. A
3. Клевки вперед	Клевки вперед 30° - 60°	B	Клевки вперед 30° - 60° B
4. Изменение траектории	Изменение траектории менее 45°	A	Изменение траектории менее 45° A
5. Возникновение каскадов	Нет	A	Нет A
13. Классификация поведения парашюта по восстановлению с большого угла атаки			
1. Восстановление	Самопроизвольное, менее чем за 3 сек.	A	Самопроизвольное, менее чем за 3 сек. A
2. Возникновение каскада	Нет	A	Нет A
14. Классификация поведения парашюта при полном срыве			
1. Угол клева при выходе	Клевки 30° - 60°	B	Клевки 30° - 60° B
2. Сложение крыла в «розочку»	Нет сложения	A	Нет сложения A
3. Возникновение каскадов	Нет	A	Нет A
4. Заваливание назад	Менее 45°	A	Более 45° C
5. Натяжение строп	Большинство строп натянуты	A	Большинство строп натянуты A
15. Классификация поведения парашюта при 50% асимметричном сложении			
1. Изменение курса до восстановления и максимальный угол клева или крена	90°-180°, Угол клева или крена 15°-45°	B	Менее 90°, Угол клева или крена 0°-45° A
2. Поведение восстановления	Самопроизвольное восстановление	A	Самопроизвольное восстановление A
3. Общий угол изменения траектории	Менее чем 360°	A	Менее чем 360° A
4. Возникновение сложения на противоположной стороне	Нет	A	Нет A
5. Возникновение твиста	Нет	A	Нет A
6. Возникновение каскада	Нет	A	Нет A
16. Классификация поведения парашюта при 50% асимметричном сложении на максимальной скорости			
1. Изменение курса до восстановления и максимальный угол клева или крена	90°-60°, Угол клева или крена 45°-60°	C	Менее 90°, Угол клева или крена 45°-60° C
2. Поведение восстановления	Самопроизвольное восстановление	A	Самопроизвольное восстановление A
3. Общий угол изменения траектории	Менее чем 360°	A	Менее чем 360° A
4. Возникновение сложения на противоположной стороне	Нет	A	Да, нет поворота в противоположную сторону C
5. Возникновение твиста	Нет	A	Нет A
6. Возникновение каскада	Нет	A	Нет A
17. Классификация поведения парашюта при 75% асимметричном сложении			
1. Изменение курса до восстановления и максимальный угол клева или крена	90°, Угол клева или крена более 90°	D	90°-180°, Угол клева или крена 45°-60° C
2. Поведение восстановления	Наполнение менее 3 сек. с начала действий пилота	C	Самопроизвольное восстановление A
3. Общий угол изменения траектории	Более чем 360°	C	Менее чем 360° A
4. Возникновение сложения на противоположной стороне	Да, поворот в противоположную сторону	D	Да, нет поворота в противоположную сторону C
5. Возникновение твиста	Нет	A	Нет A
6. Возникновение каскада	Нет	A	Нет A
18. Классификация поведения парашюта при 75% асимметричном сложении на максимальной скорости			
1. Изменение курса до восстановления и максимальный угол клева или крена	90°, Угол клева или крена более 90°	D	90°-180°, Угол клева или крена 60°-90° C
2. Поведение восстановления	Наполнение менее 3 сек. с начала действий пилота	C	Самопроизвольное восстановление A
3. Общий угол изменения траектории	Нет данных, разрыв страницы (примечание переводчика)		Менее 360° A
4. Возникновение сложения на противоположной стороне	Да, нет поворота в противоположную сторону	C	Да, нет поворота в противоположную сторону C
5. Возникновение твиста	Нет	A	Нет A
6. Возникновение каскада	Нет	A	Нет A
19. Классификация поведения парашюта на возможность управления при удерживаемом асимметричном сложении			
1. Возможность придерживаться курса	Да	A	Да A
2. Возможность поворота на 180° за 10 сек. в противоположную от сложения сторону.	Да	A	Да A
3. Запас хода управления между положением клеванты для поворота и точкой срыва/негатива	Более 50% хода	A	Более 50% хода A

20. Классификация поведения парашюта на тенденцию к негативной спирали на триммерной скорости 1. Негатив возникает	Нет	A	Нет	A
21. Классификация поведения парашюта на тенденцию к негативной спирали на малой скорости 1. Негатив возникает	Нет	A	Нет	A
22. Классификация поведения парашюта при выходе из негатива 1. Продолжение вращения и угол после освобождения клевант 2. Возникновение каскада	Остановка вращения за менее 90° Нет	A A	Остановка вращения за менее 90° Нет	A A
23. Классификация поведения парашюта при В-срыве 1. Смена курса до освобождения В-ряда 2. Поведение в В-срыве 3. Восстановление 4. Угол клевка вперед при выходе 5. Возникновение каскада	Смена курса менее чем 45° Остается стабильным без прямого размаха Самопроизвольное, менее чем за 3 сек. Угол клевка 30°-60° Нет	A C A A A	Смена курса более чем 45° Нестабильный Самопроизвольное, менее чем за 3 сек. Угол клевка 30°-60° Нет	C D A A A
24. Классификация поведения парашюта при полете на больших ушах 1. Процедура входа 2. Поведение при больших ушах 3. Восстановление 4. Угол клевка вперед на выходе	Выраженное управление Стабильный полет Самопроизвольное менее чем 3 сек. Угол клевка 0°-30°	A A A A	Выраженное управление Стабильный полет Самопроизвольное менее чем 3 сек. Угол клевка 0°-30°	A A A A
25. Классификация поведения парашюта при больших ушах в акселераторном режиме 1. Процедура входа 2. Поведение при больших ушах 3. Восстановление 4. Угол клевка при выходе 5. Поведение в момент высвобождения акселератора при больших ушах	Выраженное управление Стабильный полет Восстановление при действиях пилота менее чем за 3 сек. Угол клевка 0°-30° Стабильный полет	A A B A A	Выраженное управление Стабильный полет Восстановление при действиях пилота менее чем за 3 сек. Угол клевка 0°-30° Стабильный полет	A A B A A
26. Классификация поведения парашюта при выходе из глубокой спирали 1. Тенденция возвращения к прямому полету 2. Угол возврата к нормальному полету	Самопроизвольный выход Менее чем 720°, самопроизвольный выход	A A	Самопроизвольный выход Менее чем 720°, самопроизвольный выход	A A
27. Классификация поведения парашюта при альтернативном способе управления 1. Разворот на 180° 2. Возникает ли негатив	Да Нет	A A	Да Нет	A A

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
A	A	A	C/D	A	A	A	A	A/B	B	D/B	B	A	B/C

15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27
B/A	C	D/C	D/C	A	A	A	A	C/D	A	B	A	A