

## Inspektionsbericht

Gleitschirm

Vorausgehender Bericht  
keiner

Dokumentationsnummer **EAPR-GS-0268/14** Ausgabe 0  
Unterauftrag / deutsche Ausgabe

Auftraggeber **Fly market GmbH & Co. KG**  
Am Schönebach 3  
87637 Eisenberg  
Deutschland

Auftrag vom 31.05.2014

Auftragseingang 31.05.2014

Inhalt des Auftrages Feststellung der Klassifizierung und ausreichender Festigkeit eines  
Gleitschirmes

Art des Auftrages umfassend Bezug: keiner

Inspektionsort 87730 Bad Grönenbach, Sitz der Inspektionsstelle

Inspektionsgegenstand **Skyman Crossalps S (24)**

Seriennummer 2144-cr-24-s-sample-56 Zustand neu

Inspektionsgrundlage **LTF 91/09**, Pkt. 3., Pkt. 10., Anhang I, - **EN 926-2:2005**  
IA 014 Rev. 1.7, **EN 926-1:2006**

Prüfzeitraum 31.05.2014 bis 11.07.2014

Inspektionsdatum **11.07.2014**

Dieser Inspektionsbericht umfasst 7 Seiten inkl. Deckblatt und Anlagen

Dieser Inspektionsbericht darf nur vollständig und unverändert weiterverbreitet werden. Auszüge oder Kürzungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung der EAPR GmbH. Dokumente ohne Unterschrift und Stempel haben keine Gültigkeit. Das Deckblatt und die Unterschriftsseite dieses Dokuments sind mit dem Stempel der EAPR GmbH versehen. Die Akkreditierungen gelten für die in den aktuellen Urkunden aufgeführten Prüfverfahren. Die Liste der akkreditierten Bereiche ist auf Anforderung erhältlich.

## Anlass

Im Auftrag des Kunden, begründet durch die gesetzlichen Notwendigkeit gem. LuftGerPV ein Luftsportgerätes durch eine akkreditierte Inspektionsstelle nach den gültigen Lufttüchtigkeitsforderungen prüfen zu lassen, wird die Inspektion des Artikels vorgenommen.

Inspiziert wurde das Muster: **Skyman Crossalps S (24)**

1	minimales Abfluggewicht	kg	<b>70</b>
2	maximales Abfluggewicht	kg	<b>90</b>
3	Ermittelte Klassifizierung	EN/LTF	<b>LTF / EN C</b>
4	Geprüfte max. Festigkeit	daN	<b>946</b>
5	Gewicht	kg	<b>4,10</b>
6	Betriebshandbuch, Fassung		<b>Vers. 1. - 30.06.2014</b>
7	Datenblatt, Fassung		<b>11.07.2014</b>

Die Testflüge wurden durch zwei unterschiedliche EAPR Testpiloten durchgeführt.

## Zusammenfassung

**Das geprüfte Muster entspricht den Lufttüchtigkeitsforderungen in den unter -Inspektionsgrundlage- genannten Normen/Verfahren und zugehörigen Unterpunkten.**

i.A.

Guido Reusch

Musterprüfer und Leiter der Inspektionsstelle

Bad Grönenbach, den 11.07.2014

**Erklärung über Bauausführung und Leistung (EBL)**

EBL-GS-DB - Stand 19.12.2012 - V5

11.07.2014

**Gleitsegel**

Musterprüfung

**EAPR-GS-0268/14**

Gerätemuster

**Skyman Crossalps S (24)**

Musterprüfinhaber

**Fly market GmbH & Co. KG**  
 Am Schönebach 3  
 87637 Eisenberg  
 Deutschland

Datum der Musterprüfbestätigung	<b>11.07.2014</b>
Art der Prüfung	<b>umfassend</b>
Eiezug	<b>keiner</b>

Nachgewiesene Normen und Verfahren	<b>LTF 91/09, Pkt. 3., Pkt. 10., Anhang I, - EN 926-2:2005 IA 014 Rev. 1.7, EN 926-1:2006</b>
------------------------------------	---

Gerätegewicht ohne Packsack	<b>4,1 kg</b>
Zulässige min. Anhängelast	<b>70 kg</b>
Zulässige max. Anhängelast	<b>90 kg</b>
Anzahl der Sitze	<b>1</b>
Klassifizierung	<b>LTF / EN C</b>
Fußbeschleuniger	<b>ja</b>
Trimmer ( von Hand zu bedienen)	<b>nein</b>
Schulungstauglich (Herstellerangabe)	<b>nein</b>

Verwendung von Faltleinen zur Flugerprobung	<b>keine / none</b>
---	---------------------

Tragegurtlängen mm	A	A2	B	C	D	E
Offen-normal	<b>545</b>	<b>545</b>	<b>545</b>	<b>545</b>		
Eeschleunigt	<b>375</b>	<b>375</b>	<b>395</b>	<b>545</b>		
Geschlossen						

Hinterkante	häftig	<b>6444 mm</b>
Zelltiefe am Untersegel Luft einlass bis Hinterkante	Mittelzelle oder Mittelsteg +	<b>1</b>
		<b>2370 mm</b>
		<b>9</b>
		<b>2234 mm</b>
		<b>18</b>
		<b>1838 mm</b>

Mittelsteg +	R1	R4	R8
0 → A	<b>140 mm</b>	<b>130 mm</b>	<b>90 mm</b>
A → B	<b>600 mm</b>	<b>560 mm</b>	<b>400 mm</b>
B → C	<b>900 mm</b>	<b>840 mm</b>	<b>600 mm</b>
C → D	<b>0 mm</b>	<b>0 mm</b>	<b>0 mm</b>

Die Messwerte am Untersegel zur Hinterkante, Zelltiefe und den Abständen der Anlenkpunkte wurden unter Zuglast von 50 N ermittelt.

# FTR - Flight Test Report

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

Hersteller	 Fly Market GmbH & Co.KG Am Sobnebach 3 D-87637 Eisenberg	Musterprüfnummer	EAPR-GS-0268/14
		Seriennummer	2144-cr-24-s-sample-56
Baumuster	SKYMAN CrossAlps S	Ort	Brauneck Achensee



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

Datum der Erprobung	27.06.2014	Minimales Startgewicht 70 kg	Maximales Startgewicht 90 kg
Testpilot	Sepp Bauer		Mike Küng
Gurtzeug	EAPR- Testequipment		EAPR-Testequipment
Fluggewicht gesamt	70 kg		90 kg

Klassifikation	C
----------------	---

Die Klassifizierung des aufgeführten Gleitschirmes erfolgt nach den Lufttüchtigkeitsforderungen für Gleitschirm-/Hängegleiter LTF 91/09 Anhang I und in Übereinstimmung der EN 926-2.



Testkriterien	Minimales Startgewicht	Wertung	Maximales Startgewicht	Wertung			
<b>1. Füllen/Starten – 4.1.1</b>							
Aufziehverhalten	Gleichmäßiges einfaches, konstantes Aufziehen	A	Gleichmäßiges einfaches, konstantes Aufziehen	A			
Spezielle Starttechnik erforderlich	Nein	A	Nein	A			
<b>2. Landung – 4.1.2</b>							
Spezielle Landetechnik erforderlich	Nein	A	Nein	A			
<b>3. Geschwindigkeit im Geradeausflug – 4.1.3</b>							
Trimmgeschwindigkeit > 30km/h	Ja	A	Ja	A			
Geschwindigkeitsbereich über Bremsen größer als 10 km/h	Ja	A	Ja	A			
Minimalfloggeschwindigkeit	Geringer als 25km/h	A	Geringer als 25km/h	A			
<b>4. Steuerkräfte und Steuerwege – 4.1.4</b>							
mit: Fluggewicht bis 80kg ; Symmetrische Steuerkräfte		-		-			
mit: Fluggewicht bis 80kg bis 100kg ; Symmetrische Steuerkräfte	zunehmend > 60cm	A	zunehmend > 60cm	A			
mit: Fluggewicht größer als 100kg ; Symmetrische Steuerkräfte		-		-			
<b>5. Nickstabilität bei der Ausleitung des beschleunigten Fluges – 4.1.5</b>							
Vorschießen beim Ausleiten	Vorschießen weniger als 30°	A	Vorschießen weniger als 30°	A			
Ein-/klapper tritt auf	Nein	A	Nein	A			
<b>6. Nickstabilität beim Anbremsen im beschleunigten Flug – 4.1.6</b>							
Ein-/klapper tritt auf	Nein	A	Nein	A			
<b>7. Rollstabilität und Rolldämpfung – 4.1.7</b>							
Rollschwingungen	Abklingend	A	Abklingend	A			
<b>8. Stabilität in flachen Spiralen – 4.1.8</b>							
Auflichttendenz	Selbstständiges Ausleiten	A	Selbstständiges Ausleiten	A			
<b>9. Verhalten in steilen Kurven – 4.1.9</b>							
Sinkgeschwindigkeit nach zwei Kreisen	mehr als 14m/s	B	12m/s bis 14m/s	A			
<b>10. Symmetrischer Frontklapper – 4.1.10</b>							
Einleitung	unbeschleunigt	Abkippen nach hinten weniger 45°	A	Abkippen nach hinten weniger 45°	A		
Ausleitung		Selbstständig in weniger als 3sec	A	Selbstständig in weniger als 3sec	A		
Vorschießen beim Ausleiten		0° - 30°	Behält den Kurs bei	A	0° - 30°	Dreht weniger als 90° weg	A
Kaskade tritt auf		Nein		A	Nein		A
Einleitung	beschleunigt	Abkippen nach hinten weniger 45°	A	Abkippen nach hinten weniger 45°	A		
Ausleitung		Selbstständig in weniger als 3sec	A	Selbstständig in weniger als 3sec	A		
Vorschießen beim Ausleiten		0° - 30°	Behält den Kurs bei	A	30° - 60°	Dreht weniger als 90° weg	B
Kaskade tritt auf		Nein		A	Nein		A
<b>11. Ausleitung des Sackfluges – 4.1.11</b>							

Sackflug kann eingeleitet werden	Ja		Ja					
Ausleitung	Selbständig in weniger als 3sec	A	Selbständig in weniger als 3sec	A				
Vorschießen beim Ausleiten	0° - 30°	A	0° - 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 – 4.1.12</b>								
Ausleitung	Selbständig in weniger als 3sec	A	Selbständig in weniger als 3sec	A				
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A				
<b>13. Ausleitung eines gehaltenen Fullstalls – 4.1.13</b>								
Vorschießen beim Ausleiten	0° - 30°	A	30° - 60°	B				
Klapper	Kein Einklapper	A	Kein Einklapper	A				
Kaskade tritt auf (andere als Klapper)	Nein	A	Nein	A				
Abkippen nach hinten beim Einleiten	Weniger als 45°	A	Weniger als 45°	A				
Leinenspannung	Die meisten Leinen gespannt	A	Die meisten Leinen gespannt	A				
<b>14. Einseitiger Klapper – 4.1.14</b>								
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	< 90°	Vorscheiß- oder Rollwinkel	0° - 15°	A	< 90°	Vorscheiß- oder Rollwinkel	15° - 45°	A
Öffungsverhalten	Selbständige Wiederöffnung			A	Selbständige Wiederöffnung			A
Wegdrehen insgesamt	Weniger als 360°			A	Weniger als 360°			A
Gegenklapper tritt auf	Nein			A	Nein			A
Eindrehen tritt auf	Nein			A	Nein			A
Kaskade tritt auf	Nein			A	Nein			A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	< 90°	Vorscheiß- oder Rollwinkel	15° - 45°	A	90° - 180°	Vorscheiß- oder Rollwinkel	15° - 45°	B
Öffungsverhalten	Selbständige Wiederöffnung			A	Wiederöffnung in weniger als 3sec nach Eingriff des Piloten			C
Wegdrehen insgesamt	Weniger als 360°			A	Weniger als 360°			A
Gegenklapper tritt auf	Nein			A	Nein			A
Eindrehen tritt auf	Nein			A	Nein			A
Kaskade tritt auf	Nein			A	Nein			A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° - 180°	Vorscheiß- oder Rollwinkel	15° - 45°	B	90° - 180°	Vorscheiß- oder Rollwinkel	15° - 45°	B
Öffungsverhalten	Selbständige Wiederöffnung			A	Wiederöffnung in weniger als 3sec nach Eingriff des Piloten			C
Wegdrehen insgesamt	Weniger als 360°			A	Weniger als 360°			A
Gegenklapper tritt auf	Nein			A	Nein			A
Eindrehen tritt auf	Nein			A	Nein			A
Kaskade tritt auf	Nein			A	Nein			A
Wegdrehen bis zur Wiederöffnung	90° - 180°	Vorscheiß- oder Rollwinkel	15° - 45°	B	90° - 180°	Vorscheiß- oder Rollwinkel	45° - 60°	C
Öffungsverhalten	Selbständige Wiederöffnung			A	Wiederöffnung in weniger als 3sec nach Eingriff des Piloten			C
Wegdrehen insgesamt	Weniger als 360°			A	Weniger als 360°			A
Gegenklapper tritt auf	Nein			A	Nein			A
Eindrehen tritt auf	Nein			A	Nein			A
Kaskade tritt auf	Nein			A	Nein			A
<b>15. Richtungssteuerung mit einem gehaltenen einseitigen Klapper – 4.1.15</b>								
Karin im Geradeausflug stabilisiert werden	Ja	A	Ja	A				
180°-Kurve in Richtung der gefüllten Seite innerhalb von 10 sec möglich	Ja	A	Ja	A				
Steuerweg zwischen Kurve und Stall oder Trudeln	25% bis 50% des symmetrischen Steuerweges	C	Mehr als 50% des symmetrischen Steuerweges	A				
<b>16. Trudelneigung bei Trimmgeschwindigkeit – 4.1.16</b>								
Trudeln tritt auf	Nein	A	Nein	A				
<b>17. Trudelneigung bei geringer Fluggeschwindigkeit – 4.1.17</b>								
Trudeln tritt auf	Nein	A	Nein	A				
<b>18. Ausleitung einer voll entwickelten Trudelbewegung – 4.1.18</b>								
Weitertrudeln nach dem Freigeben der Bremse	Beendet die Trudelbewegung in weniger als 90°	A	Beendet die Trudelbewegung in weniger als 90°	A				
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A				
<b>19. B-Stall – 4.1.19</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 gerade	A				
Rückkehr in den Normalflug	Selbständig in 3 - 5sec	B	Selbständig in weniger als 3sec	A				
Vorschießen beim Ausleiten	0° - 30°	A	0° - 30°	A				
Kaskade tritt auf	Nein	A	Nein	A				
<b>20. Ohren anlegen – 4.1.20</b>								
Verfahren zur Einleitung	Mittels Standardverfahren	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 3sec	B	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3sec	B				
Vorschießen beim Ausleiten	0° - 30°	A	0° bis 30°	A				
<b>21. Ohren anlegen im beschleunigten Flug – 4.1.21</b>								
Verfahren zur Einleitung	Mittels Standardverfahren	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 3sec	B	Rückkehr in den Normalflug durch Eingriff des Piloten in weniger als weiteren 3sec	B				
Vorschießen beim Ausleiten	0° - 30°	A	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 Steilschleifen – 4.1.22</b>								

Au richttendenz	Selbständiges Ausleiten	A	Selbständiges Ausleiten	A
Drehwinkel bis zur Rückkehr in den Normalflug	Weniger als 720°, selbständige Rückkehr	A	Weniger als 720°, selbständige Rückkehr	A
<b>23. Alternative Methode zur Richtungssteuerung – 4.1.23</b>				
180°-Kurve kann innerhalb von 20 sec 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 sind – 4.1.24</b>				
Manöver funktioniert wie beschrieben		NA		NA
Manöver ist für Anfänger geeignet		NA		NA
Kaskade tritt auf		NA		NA
<b>25. Bemerkungen des Testpiloten:</b>				
Copyright Ralf Antz 2014	Dieser Flugtestreport wurde durch eine automatische Einrichtung erstellt. Er ist auch ohne Unterschrift gültig			