

AYUDA PARA ENTRENADORES Y PILOTOS

F1-Vertical hourglass

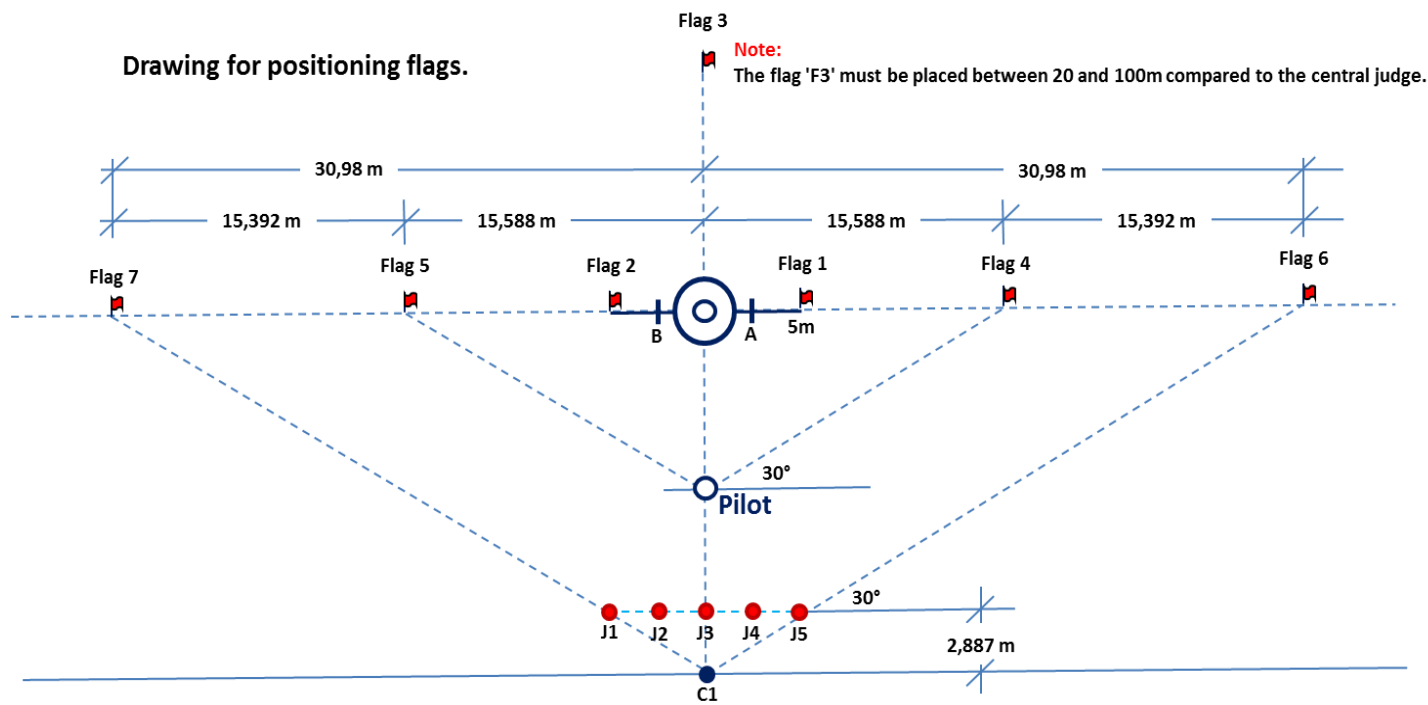
By Roger Lacôme



Antes de comenzar los comentarios sobre las figuras del programa "SF y F", me gustaría dar un recordatorio sobre la preparación del terreno y el conocimiento de las figuras.

- Todos los marcadores y / o banderas deben estar en su lugar (consulte el documento del preámbulo).

¡Un pequeño recordatorio sobre el trazado del área de evolución no hará daño!



Note 1: The flags (or cones) F4 and F5 serve as references for the 120° frame of the pilots.

Note 2: The flags (or cones) F6 and F7 serve as references for the 120° frame of the judges.

- Es imperativo que tanto el piloto como el entrenador lean la descripción de cada figura y el análisis punto por punto, así como el apéndice 5D.1 General y el apéndice 5E, incluido 5E.6.1. a 5E.8.
- La presencia de un entrenador es necesaria para progresar, pero por supuesto, él no necesita estar allí para cada entrenamiento.

Al igual que con las figuras estacionarias del programa "P", es preferible tener una velocidad de traducción relativamente lenta en lugar de rápida, porque también en este programa de figuras estacionarias hay piruetas dobles de **180°** con cambio de dirección de rotación.

Pero, por supuesto, todos son libres de hacer lo que quieran según su estilo de conducción.

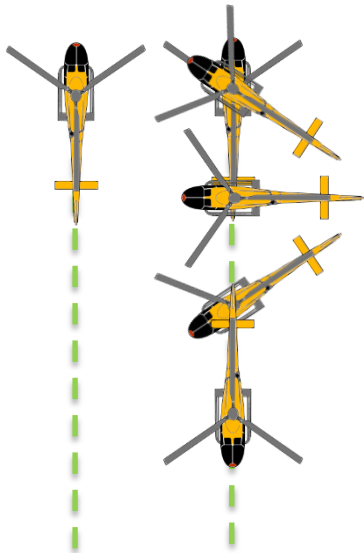
Un pequeño recordatorio sobre la diferencia entre un giro de cola y un giro de pérdida.

Además del hecho de que los dos deben estar alrededor del eje del rotor principal, se debe realizar una rotación de **360°** (giro de la cola) simétricamente con respecto al final del ascenso, la mitad durante el final del ascenso, la mitad durante el descenso.

En este caso, el helicóptero debe girar **180°** durante el final del ascenso.

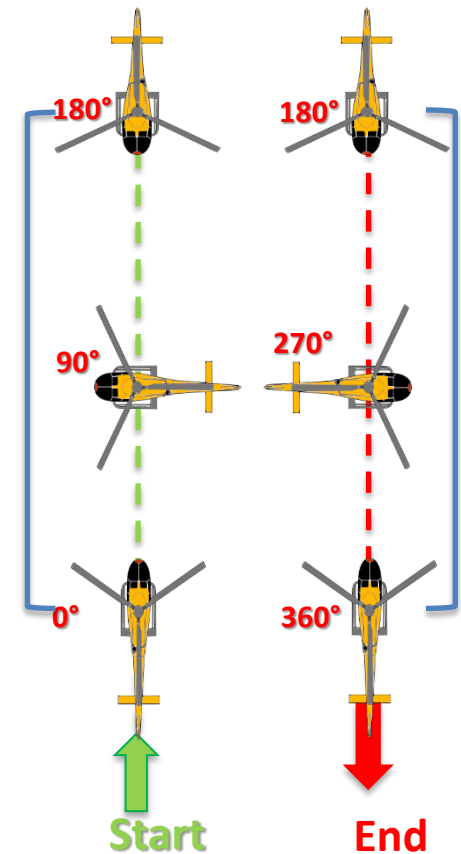
y **180°** durante el descenso. (véase el anexo 5E en: 5E.6.8.)

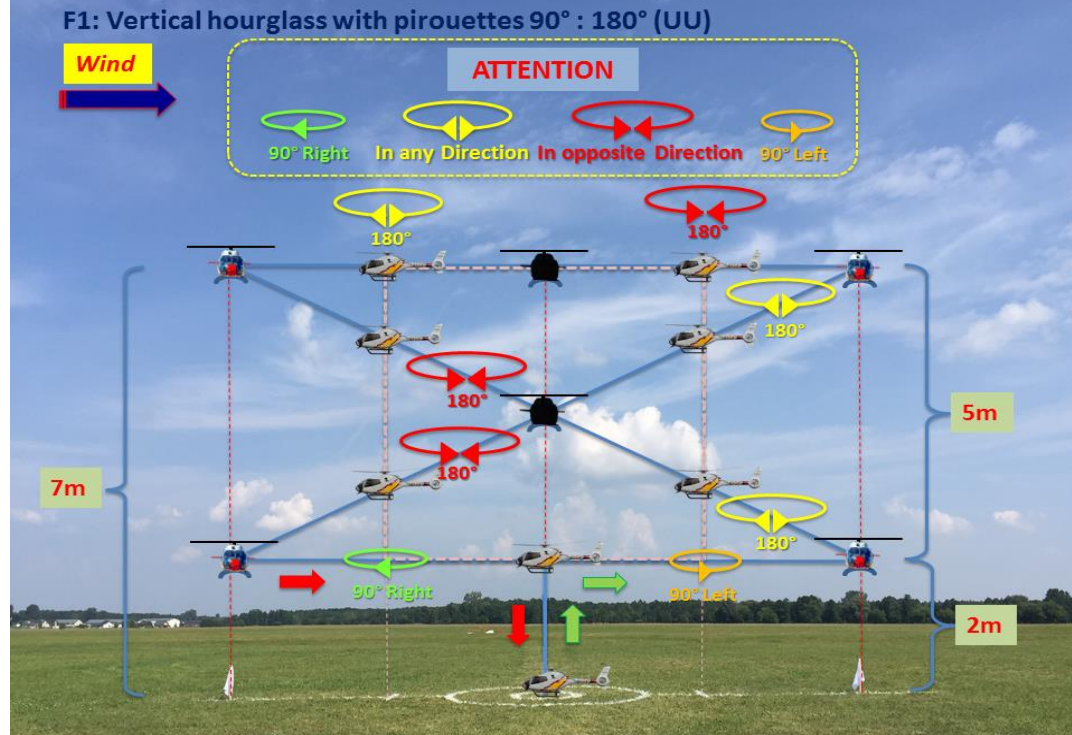
Nota: Según la descripción, esta rotación puede ser de **90°/540°**, etc.



Para una inversión de **180°** (giro de parada), después de detener el ascenso

El helicóptero debe girar **180°** durante el descenso.

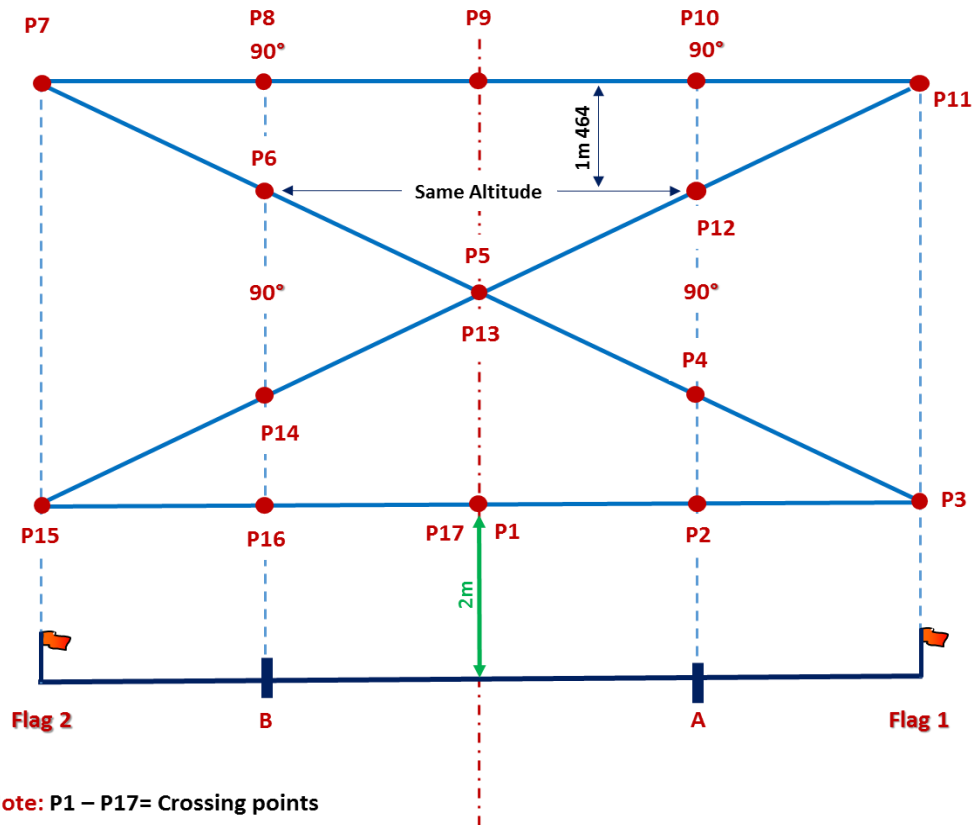




- MA despegue verticalmente desde el helipuerto y asciende a 2 m, se detiene y se desplaza por un mínimo de 2 segundos,
- vuela hacia atrás a la bandera 1 (2) mientras realiza simultáneamente una nariz de 90 ° en la pirueta, se detiene y se desplaza por un mínimo de 2 segundos.
- MA asciende de lado a 7 m sobre la bandera 2 (1) por una línea recta mientras simultáneamente realiza dos Piruetas de 180 ° que están en dirección opuesta, se detiene y se desplaza por un mínimo de 2 segundos.
- MA vuela de lado horizontalmente hacia la bandera 1 (2) mientras realiza simultáneamente dos piruetas. 180 ° que están en dirección opuesta, se detiene y se desplaza por un mínimo de 2 segundos.
- MA desciende de lado a 2 m sobre la bandera 2 (1) por una línea recta mientras simultáneamente realiza dos piruetas 180 ° que están en dirección opuesta, se detiene y se desplaza por un mínimo de 2 segundos.
- MA vuela horizontalmente hacia el helipuerto mientras realiza simultáneamente una pirueta de 90 ° en dirección opuesta a la primera pirueta, se detiene y se desplaza durante un mínimo de 2 segundos.
- MA desciende y aterriza en el helipuerto.

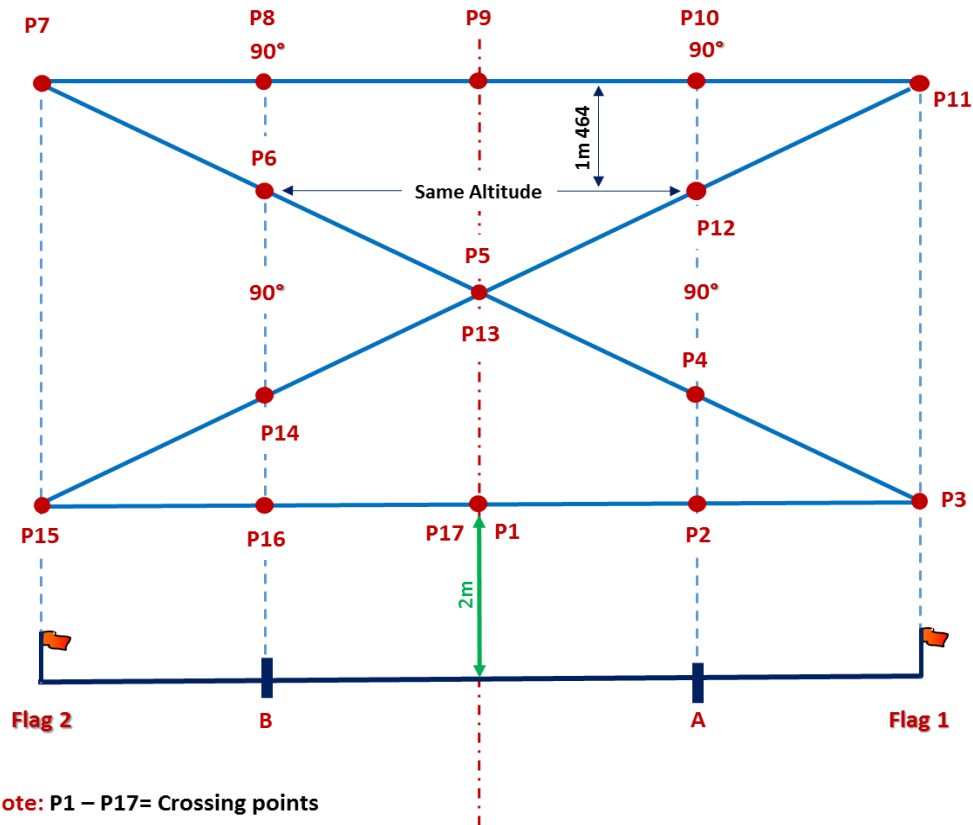
Nota no oficial: cuando se realizan las dos piruetas 180 ° en dirección opuesta, no se impone la dirección de rotación al inicio

F1 Vertical hourglass with pirouettes 90°180° (UU)



El entrenador puede posicionarse directamente en la ubicación del **juez 4**, esto le permitirá verificar si el ascenso a **2m** es correcto y estará en la ubicación correcta para verificar si el eje del helicóptero está a **45°** en el punto de paso (**P2**). Luego debe moverse a la ubicación del **juez 5** para verificar si la parada es vertical a la bandera **F1** y también para verificar que el eje del helicóptero esté a **90°**, aún en relación con plano de vuelo.

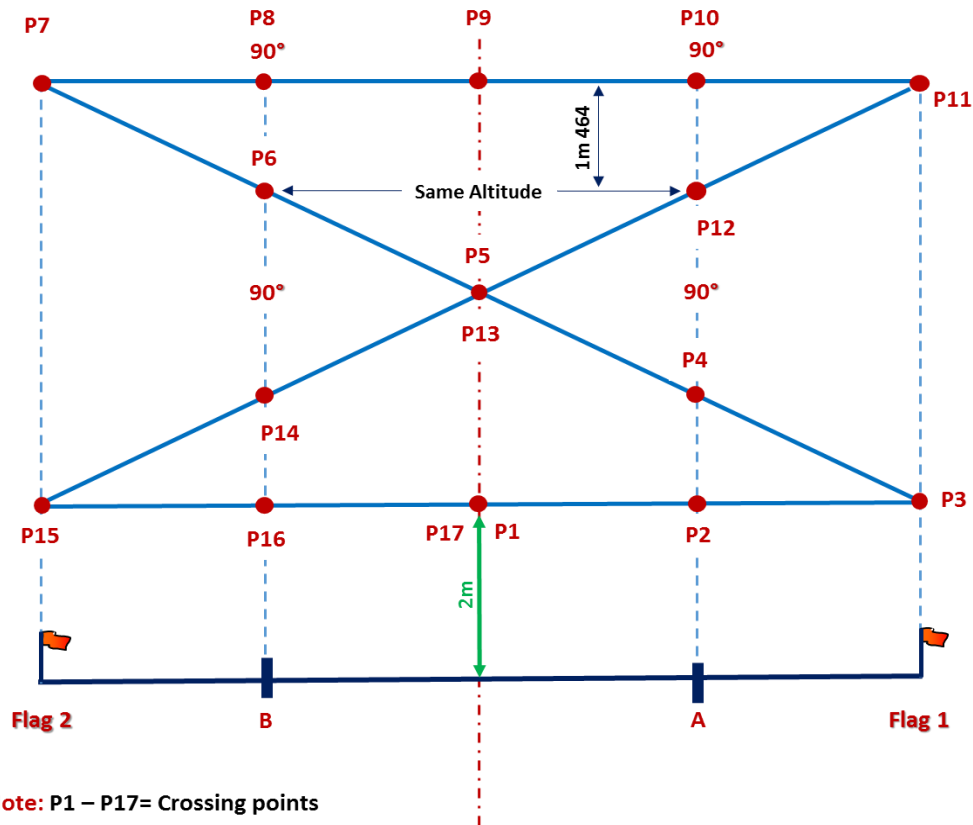
F1 Vertical hourglass with pirouettes 90°180° (UU)



Luego, luego se moverá en la línea de jueces a medida que el helicóptero evoluciona para verificar:

- Que cuando está vertical al sistema de coordenadas "A" (P4), el eje está bien en superposición con el plan de vuelo.
- Cuando está vertical a la línea central (P5) debe ser 90° y el cambio de dirección debe ser muy suave.
- Que cuando está vertical a la marca "B" (P6) que el eje está bien en superposición con el plano de vuelo.

F1 Vertical hourglass with pirouettes 90°180° (UU)



Partimos con la traslación horizontal con las dos piruetas de **180°**:

- Marca vertical **"B"** (P8), hélice superpuesta en la línea central.
- Línea central vertical (P9), los mismos comentarios que (P5).
- Marca vertical **"A"** (P10), los mismos comentarios que (P4).
- Indicador **F1** vertical (P11), los mismos comentarios que para el indicador **F2** de waypoint (P7).
- Y, por supuesto, todo esto en una trayectoria rectilínea horizontal.

