

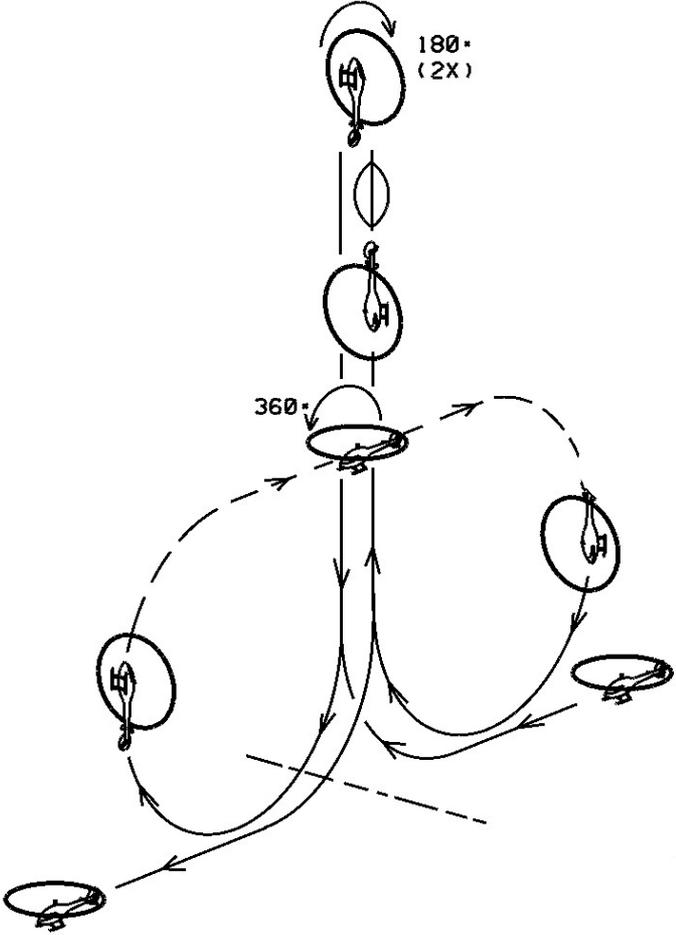
AYUDA ARA ENTRENADORES Y PILOTOS

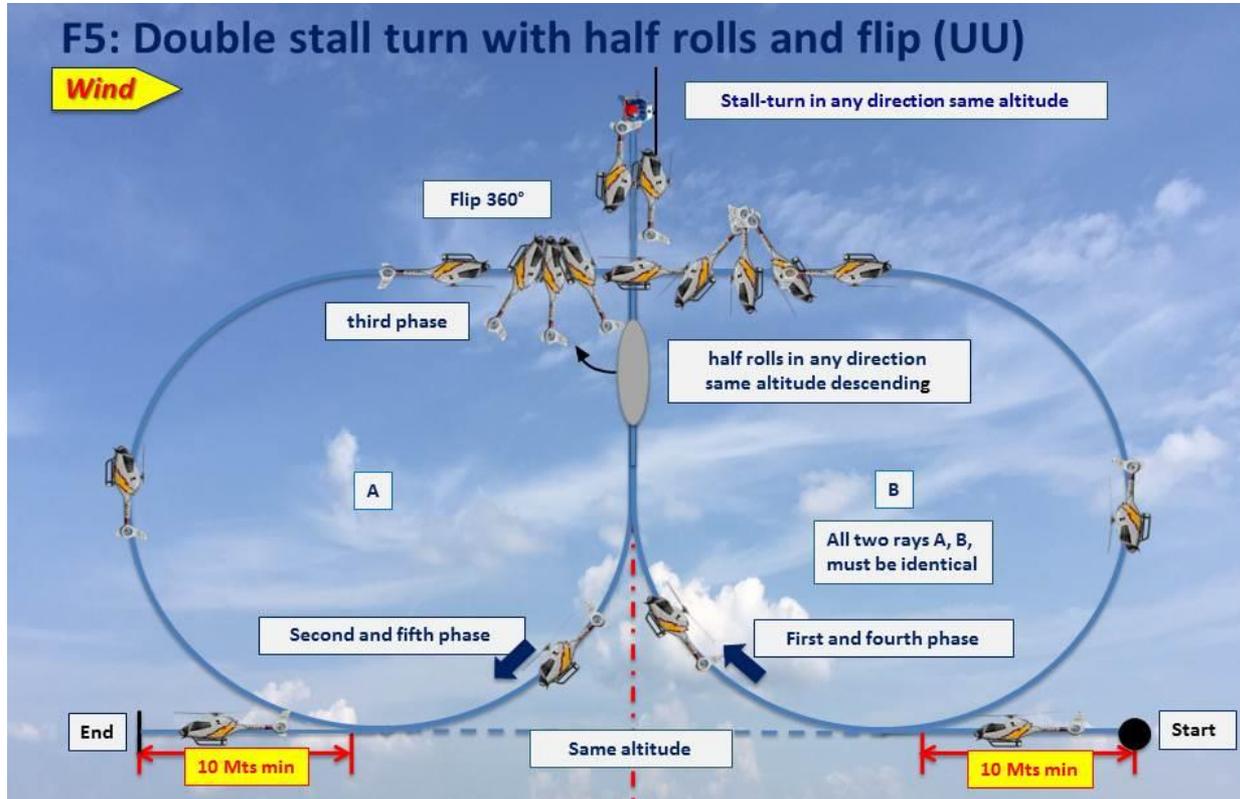
F5-Double stall turn with half rolls and flip

By Roger Lacôme



F5. DOUBLE STALL TURNS WITH
HALF ROLLS AND FLIP





MA vuela en línea recta y nivelada durante un mínimo de 10 m y sube verticalmente en la línea central haciendo un cuarto de vuelta.

- Al final del ascenso, MA realiza un giro de pérdida de 180° seguido de medio giro Tonel en cualquier dirección.
- MA realiza $\frac{3}{4}$ de rizo interno seguido de un cambio completo de 360 grados y otro $\frac{3}{4}$ de rizo interno.
- MA sube verticalmente y haga un segundo giro de 180° al final de la subida seguido de un medio giro en cualquier dirección.
- MA realiza un cuarto de rizo ara salir en vuelo horizontal recto y nivelando al menos 10 m a la misma altitud que al ingresar a la figura.

Nota 1: Antes y después de los medios toneles, se permiten líneas verticales rectas, pero todas deben tener la misma longitud.

Nota 2: Antes y después de girar 360°, se permiten líneas horizontales rectas, pero todas deben tener la misma longitud.

Nota no oficial: *el final de los ascensos verticales debe terminar a la misma altitud*

Comentarios:

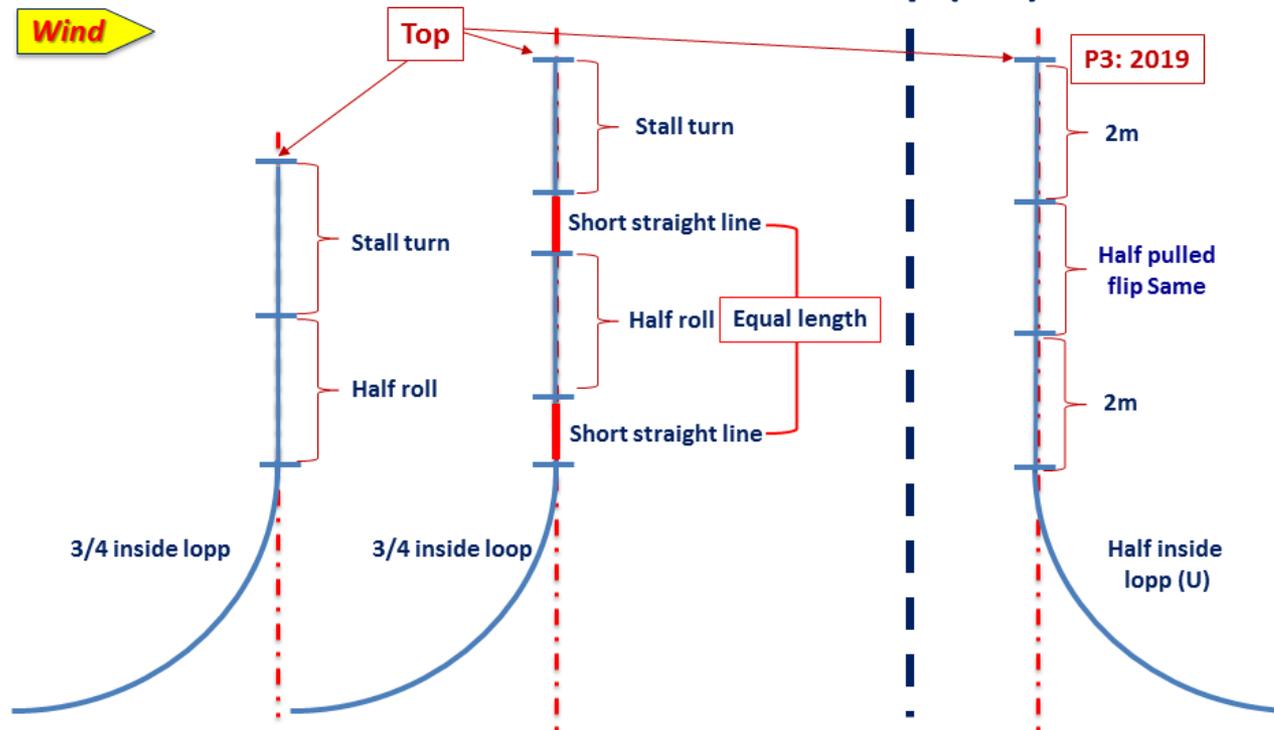
Propuse esta maniobra que proviene del programa 2015 (F5), modificando la ubicación de los medios toneles. Esta maniobra se diversifica con giros en pérdida, medio tonel, volteo (flip), vuelos invertidos, lo que la convierte en una figura muy selectiva para un programa final.

Una vez que se completa el ascenso, el giro de pérdida debe realizarse durante el descenso, el entrenador debe verificar si la trayectoria de ascenso y descenso está bien superpuesta y en el mismo plan de vuelo.

Entonces hay dos posibilidades:

- O bien el giro de pérdida / medio giro y la $\frac{3}{4}$ del bucle están vinculados, por lo que no hay una línea recta descendente.
- O bien hay una línea recta antes y después de la ejecución del medio rollo, en este caso tendrán que tener la misma longitud, pero incluso si las líneas rectas son cortas, será necesario subir más para poder colocar todas las maniobras durante el descenso.

F5: Double stall turn with half rolls and flip (UU)



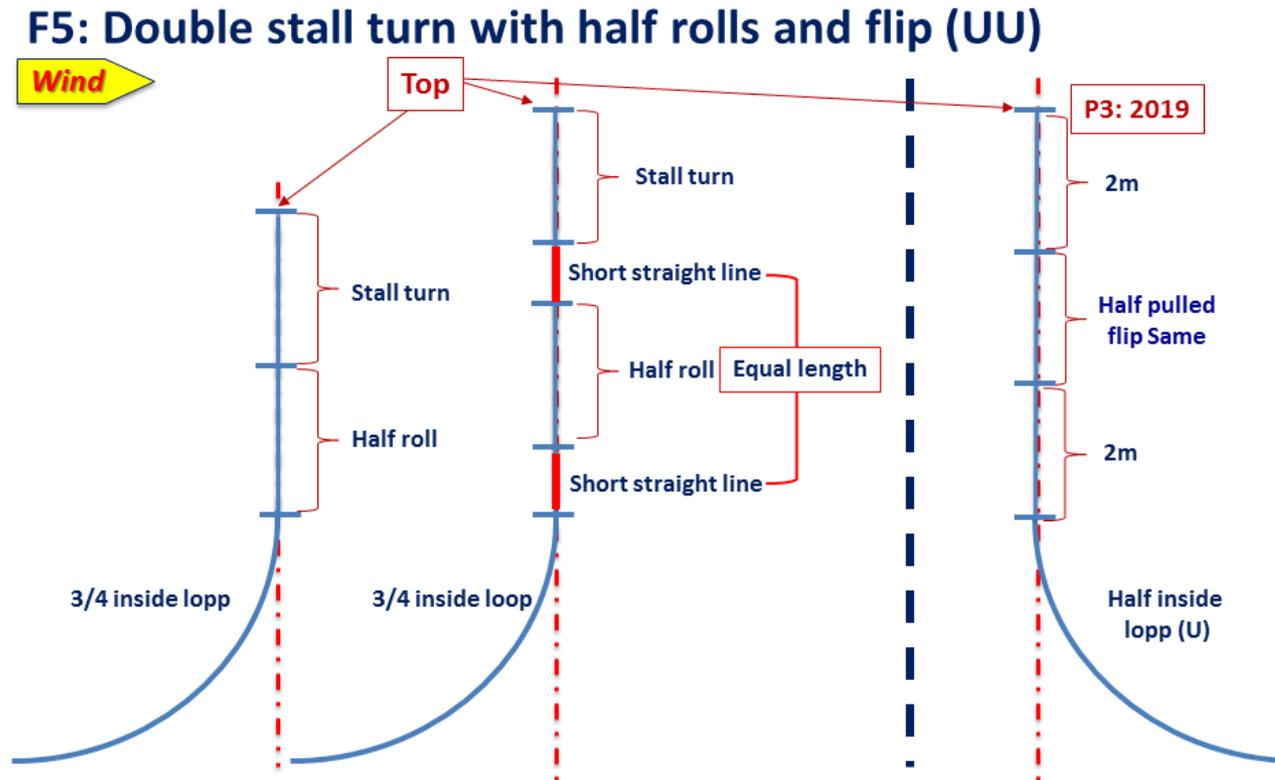
Podemos ver claramente en el dibujo de la izquierda que si no hay una línea antes y después del medio tonel, no será necesario subir muy alto para ejecutar el giro de pérdida.

Mientras que si hay líneas rectas, tendrá que subir muy alto como en el P3 de 2019.

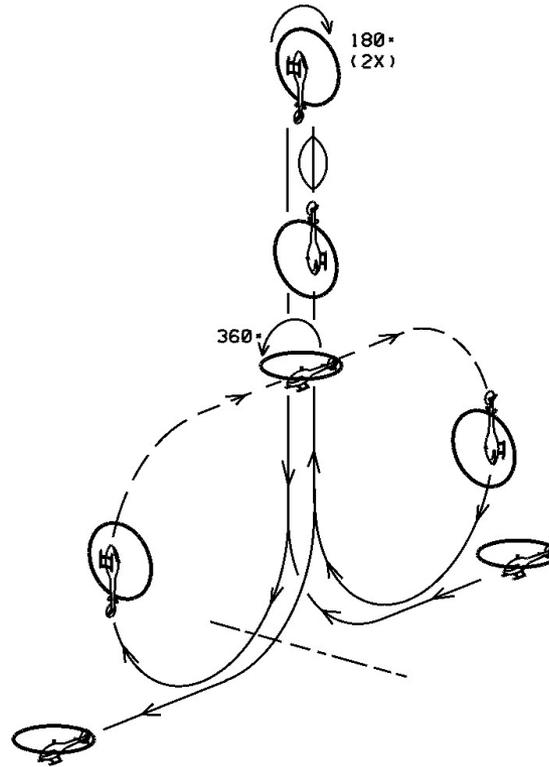
Con respecto al giro en traslación y centrado, el helicóptero debe estar en vuelo plano en el cruce de la línea central.

Puede haber líneas rectas en vuelo invertido antes y después del giro, si este es el caso, las dos líneas rectas deben tener la misma longitud.

Luego, el ascenso debe detenerse a la misma altitud que el primero, luego los mismos comentarios para el giro de pérdida y el medio giro que también se deben realizar a la misma altitud que el primero.



F5. DOUBLE STALL TURNS WITH
HALF ROLLS AND FLIP



Merci de votre intérêt

Training by Roger Lacôme
Power Point by Eladi Lozano
For Subcommittee the F3CN CIAM-FAI