

8.9.4: 9.11-9.12: Dugóhúzó.

Amikor a repülőgép átesik, az orr leesik, és ezzel egyidejűleg egy szárnycsúcs a pörgés irányába esik, autó rotációt kezdeményezve. Az orr esésének és a szárny leesésének egyszerre kell bekövetkeznie. Ha ezt nem sikerül elérni, az "késői belépésnek" minősül, és leminősítésre kerül.

Az autó rotáció során nem kell figyelembe venni a légi jármű dőlési helyzetét, mivel egyes légi járművek közel függőleges dőlési helyzetben pörögnek, míg mások kissé lapos helyzetben pöröghetnek. Tekintettel ezekre az eltérő helyzetekre, egyes típusoknál látható lefelé irányuló mozgásra lehet szükség ahhoz, hogy a légi jármű az autó rotáció befejezése után a kívánt függőleges repülési helyzetbe kerüljön. Ilyen esetben nem kell pontlevonást alkalmazni.

Az autorotáció sebessége szintén nem bírálati szempont.

A pörgő elemekre vonatkozó követelmények és leminősítések a következők:

a. A dugóhúzó belépővonalára széllal korrigált vonal, és bármilyen irányú eltérését 0,5 ponttal kell visszaminősíteni minden 5 fokos eltérésnél. (fel-le, jobb-balra vagy dőlés)

Azonban ügyelni kell arra, hogy a pályát és ne a helyzetet vegyük figyelembe.

b. Az átesés pillanatában a szárnyaknak vízszintesnek kell lenniük, és a dőlés bármilyen eltérését 0,5 ponttal kell visszaminősíteni minden 5 fokos eltérésért

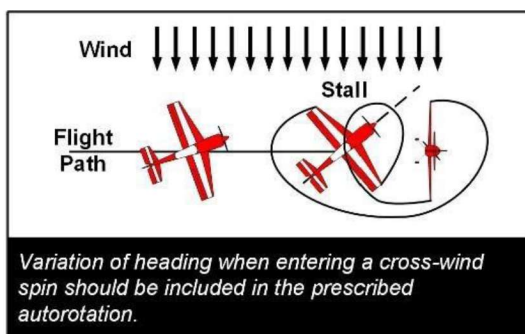


Figure 58

A pörgési elem ezen pontján azonban, amikor a repülőgép átesik vagy közel van az áteséshez, nem kell büntetést alkalmazni a szél miatti befordulás következtében. Vagyis ebben az esetben mielőtt átesik a gép és befordul a szél irányában akkor kevesebb lehet az autorotációban végzett fordulatok száma akár 90 fokkal de emiatt nem szabad pontot levonni (58. ábra) feltéve, hogy az tényleg a szél a pörgés belépésre gyakorolt hatásából ered. *(kis szélben kevésbé valószínű nagy elfordulás)*

c. A megfelelő megpördüléshez átesésnek kell bekövetkeznie.

Mint mindig, a versenyző javára kell döntenet, de ha a bírós biztos benne, hogy nem történt átesés, akkor nullát (0) kell adni.

d. Az átesésnek és az autó rotáció kezdetét jelző szárnyleadásnak egyszerre kell bekövetkeznie.

Ha nem egyszerre történnek, akkor 0,5 pont leminősítés jár minden olyan 5 fokos mozgás után, amely az egyik mozdulatban történik, mielőtt a másik mozdulat megjelenik, pl. ha az orr 20 fokot esik, mielőtt a szárnyleesés megjelenik, akkor 2 pont büntetés jár.

e. A pörgés rossz forgásirányban történő megkezdése és az azt követő korrekció, amely a repülőgépet a megfelelő forgásirányba kényszeríti, büntetendő.

A hibás irányú forgás minden 5 fokos elfordulás után 0,5 ponttal kell visszaminősíteni.

f. A pörgésben a forgásnak autorotációnak kell lennie, amit nehéz lehet megkülönböztetni.

Az "autorotáció vagy nem autorotáció" megítéléséhez az ad támpontot, hogy az autorotációban a forgásnak láthatóan van egy elforduló komponense. Ha nincs ilyen elforduló komponens, akkor valószínű, hogy a repülőgép valamilyen csűrővel bekényszerített orsóban van. Ha a bíró biztos abban, hogy nem történt autorotáció, akkor nullát (0) kell adni.

g. A pörgési elemnek pontosan az ARESTI által előírt forgási fokon kell befejeződnie, és nem lehet rövid vagy a forgás előírt végpontján túli.

Bármilyen eltérést 0,5 ponttal kell visszaminősíteni minden olyan 5 fokként, amikor a légi jármű a pörgést az előírt végponton belül vagy túl fejezi be. Megjegyzendő, hogy az autorotációnak végig kell tartania. Gyakran előfordul, hogy a pilóta korán kilép az autorotációból, és a pörgés végéig csűrőfékez. Ha ez előfordul, akkor 5 fokként 0,5 pont büntetést kell alkalmazni a "csűrés-csavarás" mértékéért, amelyet az előírt forgás befejezéséhez használtak.

h. Az előírt fokú forgás befejezésekor függőleges lefelé irányuló vonalat kell mutatni.

Ennek a vonalnak a kihagyása esetén egy (1) pontot kell lepontozni.