

תדריכים – לפני טיסה

חשוב לדעת: יש לקבל לפני הטיסה תדריך בע"פ ממדריך הטיסה המקצועי האישי של חניך הטיסה. תרגול מעשי עפ"י הרשום מטה ללא תדריך מקצועי ולאחר מיכן **הדגמה מעשית** ממדריך טיסה מוסמך **הוא מסוכן**, ועל אחריותו הבלעדית של המתרגל!. **חניך טיסה איננו רשאי** לבצע את התרגילים הר"מ ללא השגחה צמודה של מדריך טיסה מוסמך. חניך טיסה יהיה רשאי לבצע בטיסת סולו "הקטנת מהירות" ו "הליכה סביב" אך ורק לאחר שקיבל את אישורו של מדריך הטיסה האישי שלו.

המראה קצרה:

1. מטוס נמצא בתחילתו הפיזית של המסלול עם 10 מעלות מדפים
2. לחיצה על הבלמים, מצערת מלאה קדימה
3. עזיבת הבלמים במינימום סל"ד ומכשירי מנוע בטווח הירוק
4. ריצת המראה רגילה - רגל ימין מאד חשוב (P FACTOR)
5. משיכת סטיק להרמת אף ב-50 קשר
6. טיפוס במהירות של 60 (Vx) עד מעבר מכשול
7. בגובה 200 רגל מעפ"ש - מדפים מעלה.
8. הקטנת זווית התקפה לצבירת מהירות 73 (Vy) להמשך טיפוס.

נחיתה קצרה:

1. הגעה בגלישה עם 10 מעלות מדפים לגובה 500 רגל מעפ"ש לתחילת הפיינל.
2. בכניסה לפיינל - מדפים עד הסוף למטה
3. מהירות - 60 קשר.
4. שבירת גלישה והצפה לנגיעה בזברה.
5. עם נגיעה בקרקע:
 - a. מדפים - מעלה
 - b. מעצורים - הפעל עד לעצירה מוחלטת תוך כדי שמירת ציר מסלול.

הקטנת מהירות ל-50 קשר

1. מהירות ל-1,600 סיבובים
2. מדפים ל-20 מעלות
3. מהירות יורדת עד 5 מעל מהירות היעד
4. סל"ד ל-1800 סיבובים
5. קיזוז אחד מלא למטה

חזרה לישרה ואופקית:

1. מצערת מלא
2. מדפים שלב אחד למעלה ל-10 מעלות
3. צוברים מהירות, ב-70-60 עוד שלב מדפים למעלה
4. מעבר 80 – מצערת 2,300 סל"ד, קיזוז אחד למעלה ומעבר לניסוי ותהייה.

פניה חדה - 45 מעלות:

1. לפני פניה – כל פניה, בדיקת ניקיון ממטוסים וממכשולים.
2. סטיק ימינה ל-45 מעלות. תוף כדי פתיחת מצערת ל-2,400 סיבובים
3. הגדלת זווית התקפה אל האופק לשמירת גובה
4. **סריקה:** מצב אף נשמר על האופק, גובה נשמר, זווית הטיה נשמרת
5. **יציאה מהפניה:** סטיק ורגל נגדית תוך כדי הקטנת זווית ההתקפה לישרה ואופקית והקטנת הסל"ד ל-2,300 סל"ד.

הערה: אין לקזז בתוך פניה – כל פניה.

הזדקרות מלאה ללא מדפים:

1. גובה 2,000 רגל מעפ"ש ובדיקת מיקום שדה לנחיתה אונס.
2. בדיקות משמאל לימין כולל שאין מטלטלין
3. אויר חם
4. מצערת לסרק
5. אף לפעמיים מצב נסיקה
6. **אינדיקציות:** מהירות יורדת-מצב אף נשאר מיוצב. מתחת ל 50 קשר – עבודת רגליים בלבד!
7. מהירות 50-60 קשר, אויר קר
8. בקרות ההזדקרות: משחררים את אף המטוס ע"י שחרור הסטיק, עוצרים בפעמיים מצב נסיקה למטה (אף מתחת לאופק)

היחלצות:

9. מצערת מלאה, ואחרי ספירה של שתי שניות לצבירת מהירות, הרמת אף המטוס מעלה אף לטיפוס רגיל
10. בשיעור נסיקה חיובי, אף המטוס לישרה ואופקית
11. במעבר 80 קשרים – מצערת 2,300 סל"ד

הזדקרות מלאה עם מדפים:

6. גובה 2,000 רגל מעפ"ש ובדיקת מיקום שדה לנחיתת אונס.
7. בדיקות משמאל לימין כולל במושב האחורי שאין מטלטלין
8. אויר חם
9. מצערת לסרק
10. אף לפעמיים מצב נסיקה
11. כל המדפים למטה, יד על המצערת
12. אינדיקציות: מהירות יורדת-מצב אף נשאר מיוצב. מתחת ל 50 קשר – עבודת רגליים בלבד!
13. מהירות 50-60 קשר, אויר קר
14. בקרות ההזדקרות: משחררים את אף המטוס ע"י שחרור הסטיק, עוצרים בפעמיים מצב נסיקה למטה

היחלצות:

15. מצערת מלא, תוך הרמת אף המטוס לטיפוס. (רגל ימין לחוצה למניעת סבסוב)
16. מדפים מיד ל-20 מעלות
17. בשיעור נסיקה חיובי, אף המטוס לישרה ואופקית תוך כדי העלאת מדפים ל-10 מעלות
18. אחרי צבירת מהירות נוספת – מדפים למעלה
19. במעבר 80 קשרים – מצערת 2,300 סל"ד.

הזדקרות חלקית ללא מדפים

1. מצערת ל-18 עד 20 סיבובים
2. הרמת אף בקצב איטי (למניעת הרווחת גובה) לפעמיים מצב נסיקה
3. מהירות יורדת. בהישמע צפצפת ההזדקרות, מורידים אף לישרה ואופקית תוך פתיחה מלאה של המנוע
4. במעבר 80 קשרים – מצערת 2,300 סל"ד

הזדקרות חלקית עם מדפים

1. מצערת ל-18 עד 20 סיבובים
2. הרמת אף בקצב איטי (למניעת הרווחת גובה) לפעמיים מצב נסיקה
3. מדפים מלא למטה

4. מהירות יורדת. - בהישמע צפצפת הזדקרות, מורידים אף לישרה ואופקית תוך כדי פתיחת מנוע מלא
5. הרמת מדפים מיידית ל-20 מעלות
6. מהירות עולה, מעלים מדפים ל-10 מעלות
7. מהירות עולה, מדפים מלא מעלה
8. במעבר 80 קשרים – מצערת 2,300 סל"ד

עשן במנוע תוך כדי טיסה

1. פתחי אוורור סגור
2. הודעה בהתאמה לשדה התעופה הקרוב, ניסיון צבירת גובה בכיוון השדה הקרוב ובקשת עדיפות לנחיתה מיידית.

אש במנוע תוך כדי טיסה

1. **סגירות:**
 - a. תערובת להדממה
 - b. ברז דלק סגור
 - c. מתג ראשי סגור
 - d. פתחי אוורור סגור
2. הבאת המטוס ל-100 קשר (ע"י הורדת אף) תוך כדי חיפוש לשדה לנחיתה אונס

אש כבתה:

3. אף המטוס למהירות 65 קשרים (קיזוז בהתאמה)
4. מצתים סגור
5. מתג ראשי לפתוח (למקרה ונצטרך לתפעל קשר, מדפים וגלגלים)
6. מדפים/גלגלים מטה – מתג ראשי סגור, שחרר נעילת דלתות.
7. כניסה לנחיתה אונס "רגילה" לשדה שנבחר

***** אין לנסות להניע בשום פנים ואופן מנוע לאחר כיבוי האש. *****

אש בקצה כנף

1. כיבוי כל המתגים החשמליים (למעט BEACON) – (לא מתג ראשי!!!)
2. רגל של הכנף עם האש לחוצה עד הסוף
3. סטיק ב-CROSS CONTROL כדי לשמור כוון וגובה טיסה על מנת להרחיק את האש מגוף המטוס
4. אש כבתה: - משחררים רגל וסטיק בהתאמה
3. הודעה בקשר לשדה התעופה הקרוב ביותר ומבקשים עדיפות לנחיתה מיידית.

נחיתת אונס בשטח:

מהירות - ברז דלק - חגור - שדה/שיפוט

1. מהירות - 65 קשר (לקזז)
2. ברז דלק - פתוח
3. חגורות - רכוסות
4. שיפוט לשדה הנבחר.
5. לקבוע נקודת 500 רגל (קילומטר מנקודת השליש הראשון של השדה הנבחר) ונקודת 1,000 (תחילת הבסיס הנבחר)
6. 7700 בטרנספונדר, דיווח בקשר: MAYDAY MAYDAY MAYDAY
7. בדיקות משמאל לימין
8. ניסיונות התנעה עד 1,000 רגל
9. גובה-1,000 רגל - סגירות: תערובת להדממה, ברז דלק סגור, מצתים סגור
10. שיפוט למדפים מ - 1,000 רגל ומטה.
11. אחרי הורדת המדפים (אם בכלל): מתג ראשי סגור, שחרור נעילת דלתות.
12. 500 רגל מעפ"ש - הליכה סביב (בשטח פתוח שאיננו שדה תעופה)

הליכה סביב:

1. מנוע מלא/אוויר קר
 2. הרמת אף לטיפוס ומיד מדפים ל-20 מעלות - קיזוז, לשחרור הלחץ.
 3. צבירת מהירות - שלב מדפים נוסף מעלה
- מעל 200 רגל מעפ"ש - שלב מדפים אחרון למעלה והמשך טיפוס לגובה הנבחר.

Happy Landings

יוסי כהן

CFII - Certified flight instructor Instrument

הדרכת טיסה מעשית

פרטי - מכשירים - מסחרי

תיאוריה - לקורס טיס פרטי ולהגדר מכשירים, עבודה עצמית מהבית ו/או מכל מקום אחר בעולם דרך המחשב.

www.agur4u.co.il

yossi@agur4u.co.il

פקס : 02-5361668

נייד : 0523-658700