

מהות התדריך:

על חניך הטיסה להבין מדוע עליו לבצע ולהיות מיומן בתרגילי טיסה שונים, במהלך קורס הטיס.

מצבי טיסה בסיסיים:

במצבי הטיסה הבסיסיים, אנו למדים להטיס את המטוס על תצורותיו השונות. במצבי הטיסה השונים בטיסת VFR, אנו למדים להכיר ולדעת את מצב אף המטוס ביחס לנקודות ייחוס שונות, ובעיקר ביחס לאופק. כל חניך טיסה צריך לדעת, שהכרת מצבו של אף המטוס היא חיונית ביותר, ומדוע?

תארו לכם מה יכול לקרות כאשר חניך טיסה איננו יודע לזהות את תצורת הטיסה שלו, כאשר מתקלקל מד המהירות, ו/או מד הגובה?, האם לדעתכם טייס, מנוסה ככל שיהיה, יכול "לחוש" את מהירות המטוס? או לחילופין, לדעת איך לשמור גובה ללא מד גובה?

התשובה היא – בוודאי שלא! אין שום אפשרות לחוש את מהירותו של המטוס, כתוצאה מזה שבאוויר אין לטייס נקודת התייחסות קרובה, כמו בנהיגה ברכב. טייס שיאבד את מד המהירות במטוס, ימצא עצמו בצרה גדולה מאוד, לו לא ידע להתייחס למצבי האף השונים.

ברצוני לסייג ולומר, שטייס מיומן בעל הגדר מכשירים, אמור לדעת איך לשמור על גובה המטוס, אולם את מהירותו, ללא מד המהירות, לעולם לא ידע. טייס היודע להתייחס נכון למד הסל"ד, ידע להעריך בערך מקורב את מהירותו.

פניות:

כאשר אנו מבצעים פניה, כל פניה, חשוב מאוד לדעת ולהכיר את נקודות הייחוס החיצוניות השייכות לגוף המטוס, ביחס לנקודות הייחוס החיצוניות באוויר החיצון – לדוגמא, האופק. בקורס הטיס הפרטי אנו למדים לדעת, שכאשר הסמוכה התומכת את הכנף נמצאת מקבילה לקרקע, זאת היא פניה של 30 מעלות בקירוב די מדויק, וכאשר אף המטוס נושק/נוגע באופק, כי אז הגדלנו את זווית ההתקפה, על מנת לפצות על אובדן העילוי כתוצאה מהפניה. צריך להבין ולדעת, שללא הכרת נקודות ייחוס אלה, אין לחניך הטייס אפשרות לבצע פניה מתואמת, ואיבוד הגובה ו/או הזדקרות קרובים מתמיד.

הקטנת מהירות:

לתרגיל זה ישנן שתי תכליות.

1. הבקש מבקש מהטייס להקטין מהירות בנתיב, היות ולפניו מטוס איטי יותר
2. הקטנת מהירות, מביאה את המטוס אל סף המהירות הנמוכה שלו. (תרגול חשוב ביותר, הבא ללמד ולהמחיש לחניך הטיסה, את השפעת ההגאים. ככל שזרימת האוויר על גוף המטוס קטנה, כך גם השפעת ההגאים קטנה, וההפך.)

הזדקרות והיחלצות ממנה:

מטרת התרגול היא, להביא את החניך למקומות שבטיסה רגילה, אם נשמרים הכללים, לא מגיעים לשם. אני יכול לומר לכם מניסיוני האישי, במשך 25 שנות טיסה, לא הגעתי

אף פעם אחת בטיסה רגילה, (שאיננה טיסת אימון) למצב של הזדקרות ו/או כמעט הזדקרות. אולם, יש לתרגל זאת, על מנת לדעת להיחלץ מצב זה, במידה ונקלענו אליו מסיבה זו או אחרת. גם כאן בתרגיל זה, יקבל כל חניך את תחושת השפעת ההגאים בין היתר. ההיחלצות מההזדקרות היא החשובה יותר, המטרה היא לדעת לבצע היחלצות מהזדקרות, באיבוד גובה מינימאלי. על כל חניך טיסה לדעת כי הזדקרות, יכולה לקרות בכל מהירות, כולל מהירויות גבוהות. הכול מתחיל ונגמר בהחזקת המטוס עפ"י מצבי האף הנכונים, וזאת על מנת למנוע את האפשרות שכניסה להזדקרות תתרחש.

נחיתת אונס:

תרגול נחיתת האונס בא על מנת לתרגל מצב בו אנחנו נכנסים לחירום קשה, קרי, אובדן מנוע. כאשר מדובר על מטוס דו מנועי, הבעיה קטנה יותר, היות ומטוס דו מנועי בנוי כך שיוכל להמשיך לטוס על מנוע אחד עד לנחיתתו. לא כך הוא במטוס חד מנועי. כאשר הולך מנוע במטוס חד מנועי, הברירה היחידה שנותרה היא נחיתה בכול מקרה. רצוי וחשוב מאוד לתרגל נחיתות אונס, בכל מיני מצבים וגבהים שונים, וזאת על מנת לתרגל את הליכי החירום בצורה מסודרת, כפי שנלמדים בקורס הטיס הפרטי. הכרת תכונות המטוס בגלישה ללא מנוע, תביא את המתרגל לרמה טובה יותר, במידה ויאלץ לבצע נחיתת אונס אמיתית כאמור.

בתרגול נחיתות אונס, אנו למדים כי ישנם שלושה שלבים עיקריים.

1. פעולות מידיות ראשוניות
2. פעולות אמצע
3. פעולות סופיות לקראת נחיתה

חשוב מאוד שכל חניך/טייס יכיר את הפעולות הללו בע"פ, היות וכאשר אנו חווים באובדן מנוע, אין זמן לקרא את הבד"ח באוויר. הכרת וידיעת הליכי החירום בע"פ + תרגול בהתאמה, יכינו אותנו הטייסים למצב אמת בדרך הטובה ביותר לקראת נחיתה בטוחה, במידה ותנאי הגובה והשטח באזור בו אבד המנוע מתאימים כמובן.

לסיכום:

טיסת ראייה – VFR - היא טיסה שההסתמכות המרבית של הטייס, היא הסתמכות על נקודות ציון חיצוניות, ועל כן, חובה על כל טייס להכיר ולהבין בצורך הענייני של כל תרגיל אותו הוא מבצע.

מצבי אף נכונים בכול תצורות הטיסה הן חיוניות ביותר. שעותיו הראשונות של כל חניך טיסה מוקדשות למצבים אלה, וזהו בעצם הבסיס האיתן, עליו צריכים חניכי הטיס להבנות.