

הידע המקצועי הנדרש לפני הסמכה לסולו ראשון

הכנות לטיסה

1. שעות שנותרו לביקורת

בספר המטוס, בראש כל דף, רשומות השעות שנותרו עד לביקורת הבאה. בדף הבא - השעות הרשומות בראש הדף הן השעות שנרשמו בדף הקודם, פחות השעות שהמטוס טס, והרשומות בדף הנוכחי. בעיקרון, כל 50 שעות טיסה ישנה ביקורת. אם לדוגמא נתכנן טיסה של 5 שעות, ובבדיקת מסמכים בטרם היציאה נראה כי נשארו עד לביקורת הבאה 4.5 שעות טיסה, כמובן שלא נוכל לבצע את הטיסה במטוס זה, אלא אם יקדימו את ביצוע הביקורת – עניין שהוא אפשרי.

2. תוקף ביקורת יומית

ביקורת יומית (DI= Daily inspection) הינה בתוקף 24 שעות מרגע שנחתמה בספר המטוס ע"י מכוונאי מוסמך בלבד. הטייס איננו רשאי לחתום על DI, אולם הוא בהחלט חייב לבצע את בדיקת המטוס לפני כל טיסה, גם אם המכוונאי הבדק את המטוס - ביצע זאת לידו. יש לזכור שהאחריות בסופו של יום נופלת על הטייס.

3. תעודות נדרשות בספר המטוס

- א. תעודת כושר אווירי (Cofa) (נערך אחת לשנה, ה"טסט" של המטוס)
- ב. רישיון רדיו
- ג. תעודת רישום בעלות המטוס

שלושת התעודות הללו חייבות להיות צמודות למטוס. בדרך כלל הן נמצאות בצמוד לספר המטוס.

4. דלק נדרש לטיסה

עפ"י תקנות הטייס, הדלק הנדרש לטיסה נמדד עפ"י זמן הטיסה המתוכנן + רזרבה מסוימת. לענייננו, הדלק שנצטרך לקחת איתנו, יהיה הדלק לזמן הטיסה המתוכנן שלנו + רזרבה של 30 דקות טיסה. אם ניקח בחשבון שצריכת הדלק למטוס מסוג צסנה 152 הינו 5 גלון לשעה, נצטרך לקחת עימנו לטיסה מתוכננת של שעה סך של 7.5 גלון. כמובן שאם יהיה יותר דלק במיכלים, דלק שמשקלו "העודף" לא יפגע בחישובי המשקל והאיזון אותם נבצע – מה טוב. (מטוס מסוג צסנה 172 צורך 7 גלון לשעה)

5. משקל ואיזון

לכל מטוס ישנו נתון הנקרא MTOW – משקל המראה מקסימאלי. אין לטוס מעבר למשקלו המקסימאלי של המטוס בשום מחיר. על מנת להגיע לחישובי משקל ואיזון נכונים, עלינו לקחת בחשבון כמה פרמטרים:

- א. משקלו הריק של המטוס (כולל את הדלק הנמצא במיכלים ושאיננו נצרך - ואת השמן הקיים בו)
- ב. משקל הנוסעים
- ג. משקל המטען (תיק טיסה, מזוודות וכו')
- ד. דלק

אין לצאת לטיסה, כל טיסה – במידה ומזג האוויר איננו מתאים לטיסה המתוכננת. מבחינתו של חניך הטיסה, (ו/או טייס פרטי ללא הגדר מכשירים) תנאי מזג האוויר עפ"י התקנות הם כדלקמן:

- א. ראות אופקית של 5 ק"מ
- ב. קיום קשר עין מתמיד עם הקרקע
- ג. הימנעות מטיסה בין העננים או מעליהם, כאשר העננים מכסים יותר ממחצית השמים
- ד. הימנעות מטיסה מעל העננים או ביניהם כאשר הטיסה מתבצעת באזור פיקוח שדה התעופה
- ה. הימנעות מכניסה לעננים
- ו. שמירת מרחק אנכי של לפחות 1,000 רגל בין כלי הטיס לבין שכבת העננים המכסה יותר ממחצית השמים
- ז. שמירת מרחק אופקי של לפחות 1,500 מטרים בין כלי הטיס לבין עננים בודדים

הערה: יש לקרא את מברקי מזג האוויר טרם יציאה לטיסה (נמצאים בכל בית ספר לטיסה) יש אפשרות להיכנס לכתובת:

<http://aispsb.iaa.gov.il/crtq.do?cmd=AF&anode=1298809144328>

ומשם לקבל מזג אוויר עדכני מתחת לכותרת: Weather

חרומים

1. אש במנוע - על הקרקע:

כאשר פורצת לפתע אש מכיוון המנוע תוך כדי הנעה, יש לנהוג בהתאם:

- א. המשך הנעה - עד שהמנוע תופס
- ב. פתיחת מצערת ל – 1,700 סל"ד (לצורך יניקת הלהבות לתוך המאייד – וחניקתם)
- ג. לאחר שכבתה האש: תערובת להדממה, ברז דלק סגור, מצתים סגור, מתג ראשי סגור.
- ד. מטף כיבוי אש – אם בתוך התא – רק כאשר החלונות פתוחים, אם בחוץ – בזהירות.

כאשר פורצת לפתע אש מכיוון המנוע תוך כדי הסעה, יש לנהוג בהתאם:

- א. לבלום את המטוס במקום
- ב. פתיחת מצערת ל – 1,700 סל"ד (לצורך יניקת הלהבות לתוך המאייד – וחניקתם)
- ג. לאחר שכבתה האש: תערובת להדממה, ברז דלק סגור, מצתים סגור, מתג ראשי סגור.
- ד. מטף כיבוי אש – אם בתוך התא – רק כאשר החלונות פתוחים, אם בחוץ – בזהירות.

2. אש במנוע - באוויר:

- א. תערובת להדממה
- ב. ברז דלק סגור
- ג. מתג ראשי סגור
- ד. פתחי אוורור סגור (2 פתחי האוורור נמצאים מול כיסא הנוסע בצורת שתי מצערות שחורות קטנות, סוגרים אותן על מנת שאם פורצת אש, שהיא לא תחדור דרך קיר האש לתוך תא הטייס)
- ה. אף המטוס למטה על מנת להגביר את המהירות ל-85 קשרים. (צסנה 172 – 100 קשרים) כאשר כבתה האש, מקטינים את המהירות ל-65 קשרים, סוגרים את המצתים, ובעצם עוברים במצב זה לנחיתת אונס רגילה. **אין בשום מקרה לנסות ולהניע את המטוס מחדש!** שלא כמו באובדן מנוע.

צלילה ספיראלית - הסבר

יש לדעת כי כניסה לצלילה ספיראלית היא דבר מסוכן. כניסה לצלילה ספיראלית יכולה להיווצר כתוצאה מפניה בהטיה חדה מידי. (לדוגמא: פניה מצלע "סוף עם הרוח" לתחילת צלע בסיס) כמובן שעל הטייס להיות מרוכז בהטסה ולא להזניח אף פרט ממה שלמד, ובפרט כאשר העניין בטיחותי ממדרגה ראשונה. כאשר הטייס מבצע פניה חדה, ולא מגדיל את זווית ההתקפה ואת כוח המנוע בהתאמה, המטוס מאבד את רכיב העילוי האנכי, ומתחיל לצלול לכיוון הקרקע. הצלילה לכיוון הקרקע תהיה בפניה ספיראלית (סיבובית-ימינה או שמאלה) תוך כדי כך שהמהירות תגבר.

היחלצות מצלילה ספיראלית

1. מנוע – לסרק
2. איזון הכנפיים ע"י המאזנות (בניגוד לכיוון הפניה)
3. הגדלת זווית ההתקפה (הרמת אף) לישרה ואופקית
4. פתיחת מנוע בהתאמה לטיפוס לגובה המקורי.

יש לעשות הכול על מנת לשמור על כללי ההטסה הנלמדים בקורס הטיס. שמירה על כללים אלה, תמנע את הטייס מלהיכנס לפינות שלאחר מיכן יהיה קשה לצאת מהן. אסור בתכלית האיסור לתת לגורם כלשהו להסיח את דעתו של הטייס. צריך לדעת וללמוד להתעסק עם העיקר ולא עם הטפל.

בהצלחה.

יוסי כהן – מדריך טיסה

www.agur4u.co.il
agur4u@smile.net.il