

טיסת היכרות - הכישורים הבסיסיים הנדרשים מחניך טיסה

מסמך זה נרשם על מנת לתת את הכלים הראשוניים למדריך הטיסה הצעיר, שיידע מה עליו לבדוק אצל חניך טיסה המגיע לטיסת היכרות, ושמדריך צעיר זה יידע לשים את האצבע על נקודות החולשה ו/או נקודותיו החזקות של המתעתד ללמוד טיסה.

כל הנרשם במסמך זה הוא על פי עניות דעתי האישית וניסיוני בכ- 10,000 שעות הדרכת טיסה במטוסים קלים, ובלמעלה מ-100,000 המראות ונחיתות בעשרות שדות תעופה בארץ ובעולם הרחב. מסמך זה מופנה לבנות ולבנים, אולם נרשם בלשון זכר אך ורק מטעמי נוחות.

יש להבדיל בין חניך טיסה המגיע לשדה התעופה על מנת לקבל סיבוב כייף על מנת לחוות את החוויה, לבין חניך המביע רצונו לבחון את כישוריו על מנת שידע לקבל את ההחלטה אם להיכנס או לא להיכנס לקורס טיס אזורי. חוכמתו הגדולה של מדריך טיסה, כל מדריך טיסה, היא לאבחן נכונה את כישוריו העתידיים של חניך הטיסה המגיע אליו לטיסת היכרות, וזאת על מנת ש:

1. גם המדריך וגם החניך ידעו אחרי טיסת ההיכרות מה מחכה להם בהמשך הדרך.
2. שלא ייווצר מצב בו מדריך הטיסה מאפשר לחניך טיסה שאיננו עומד בדרישות המינימאליות להיכנס לקורס כזה, כאשר ברור לחלוטין שלחניך זה אין סיכוי אמיתי להגיע לסימום.

כידוע, כל טיסה ללא יוצא מן הכלל מחולקת לשלושה חלקים:

- א. תדריך לפני הטיסה
- ב. הטיסה עצמה
- ג. תחקיר לאחר הטיסה

גם בטיסת ההיכרות חשוב מאוד לבצע את שלושת הסעיפים הנ"ל, על מנת שבסופו של הליך זה יהיה ניתן לאפיין את חניך הטיסה הפוטנציאלי, ולשתף אותו בתחקיר על תכונותיו והמאפיינים שבאו לידי ביטוי בטיסה ספציפית זו.

על מנת לאפיין נכון את החניך הפוטנציאלי, יש לאגד את כל תכונותיו של החניך, כפי שבאו לידי ביטוי בשלושת חלקי טיסת ההיכרות.

חשוב מאוד להבהיר לחניך טיסה שאיננו עומד בדרישות המינימאליות לצורך קורס הטיס, שזה ממש איננו סוף העולם, וכי העולם מלא בחוויות וריגושים אחרים, אותם יוכל למצוא בנקל בהתאם לכישוריו האחרים - אם ירצה בכך.

תדריך לפני הטיסה

חשוב מאוד שתדריך ראשוני זה יתבצע בחדר תדריכים מסודר, בו נמצאים העזרים המתאימים לתדריך שכזה. לוח קיר, תמונת קוקפיט המטוס עליו מתעתדים לבצע את הטיסה, דגם מוקטן של מטוס כלשהו, כלי כתיבה ומספר דפים, יספיקו בהחלט. רצוי שבחדר התדריכים הדלת תהיה סגורה, ויהיו נוכחים שם רק המדריך והחניך. הרושם הראשוני שיתקבל אצל החניך הן מהמקום אליו הוא מגיע בפעם הראשונה והן מהמדריך המעביר לו את התדריך, יהיו מרשימים ואפקטיביים יותר, מאשר "תדריך" הנערך במקום שאיננו מסודר ו/או ב"תדריך" הניתן דרך אגב בדרכם של המדריך והחניך למטוס.



חדר תדריכים

בתדריך ראשוני זה על מדריך הטיסה להתרכז **בדברים עיקריים** בלבד. יש להבין שחניך טיסה המגיע בפעם הראשונה לשדה התעופה על מנת לבצע טיסת היכרות, מגיע אחוז מתח והתרגשות. אין צורך להרבות בתדריך הראשוני בהרבה סיסמאות, ואין צורך לספר סיפורי אווירודינמיקה מסובכים. התדריך צריך להתרכז בהשפעת הגאים פשוטה - ותו לא. אין להיכנס לשאלות ותשובות כגון: "מדוע המטוס מתרומם מן הקרקע כאשר מושכים את הסטיק" ו/או לשאלות ותשובות דומות אחרות. לשאלות כגון אלה יהיה מספיק זמן בתדריכי הטיסה בעומקו של הקורס, וכמו כן בשעורי התיאוריה שעל כל חניך לעבור במשך תקופת קורס הטיס. אם חניך (לקראת טיסת היכרות כמובן) שואל שאלות החורגות מהתדריך שקיבל, **אין לענות עליהן**, ויש לומר לחניך זה: השאלה מצוינת - נתייחס אליה יותר מאוחר, כאשר יגיע זמנה. אם החניך מתעקש לקבל תשובה בגלל "שהעניין מציק לו" – על המדריך לעמוד על כך שכרגע התשובה איננה לעניין, ושמתן תשובה לשאלה ספציפית זו, יכולה להוציא את החניך הפוטנציאלי מהריכוז, ומהמשימה לשמה הגיע.

יש להסביר בקצרה את מבנה הקוקפיט על הגאיו, היכן ממוקם כל הגה ותפקידו. היכן ובאיזה צד יושבים חניך הטיסה והמדריך בתוך הקוקפיט, לאחר מכן יש לשאול שאלה אחת או שתיים, על מנת לוודא שהחניך, שמע, הקשיב והבין את ההסברים.

לפני התדריך

קחו דף ניר ושרטטו עליו מטוס פשוט. על המטוס מתחו 3 צירים דמיוניים שיציינו את:

1. ציר הרוחב
2. ציר האורך
3. ציר האנך

יש להסביר לחניך שהקווים/צירים המשורטטים על המטוס, הם צירים דמיוניים לחלוטין. יש להצביע על ציר ספציפי, ולקרא לו בשמו המתאים. כך יש לעשות לשלושת הצירים – **ולאחר מכן להפוך את הדף**. נאמר לחניך שנחזור לשרטוט מאוחר יותר.

שלוש תנועות בסיסיות

על המדריך להדגים לחניך את שלוש התנועות הבסיסיות של המטוס. רצוי שיהיה דגם מטוס בחדר התדריכים.

לאחר ששלושת התנועות הבסיסיות הודגמו, יש לחזור לדף המשורטט, להפוך אותו ולשאול:

מדריך: על איזה ציר משלושת הצירים הדמיוניים המטוס מבצע את תנועת העילרוד? יש לשאול את השאלה תוך כדי הדגמת תנועת העילרוד עם הדגם המטוס.

מדריכים יקרים, תתפלאו איזה תשובות שונות ומשונות תקבלו. מבחן זה בא לתת לכם אינדיקציה על תפיסת הדמיון המרחבי של החניך. כאשר החניך מתחיל להסתבך עם תשובותיו, כבר בשאלת הציר הדמיוני הראשון בסדרה - כדאי לעצור את השאלות באותו רגע, לגשת לדלת הקרובה, לפתוח אותה, לקחת אותה ימינה ושאלה מספר פעמים, ולשאול את החניך: מדריך: היכן נמצא **הציר האמיתי** עליו הדלת מסתובבת? חניך: מה זאת אומרת? על הציר הזה! – וכמובן שהחניך מצביע על הציר האמיתי עליו יושבת הדלת. מדריך: יפה מאוד, ועכשיו תנסה לדמיין שאני מוציא את הדלת מציריה, מרחיק אותה כמה סנטימטרים מחוץ לצירים שלה, ובאוויר, מנענע אותה ימינה ושאלה. עכשיו תגיד לי בבקשה היכן נמצא הציר הדמיוני שלה?

מדריכים יקרים – ההדמיה הזו עובדת היטב על היותר מוכשרים מבין החניכים בהם תתקלו. החניכים היותר מוכשרים, יראו את התמונה המרחבית מייד, וכאשר תחזרו לדף הנייר על מנת להשלים את שאלות שלושת הצירים הדמיוניים, החברה האלו יתנו תשובות טובות.

נכון, לא כולם יתנו תשובות טובות גם אחרי ההדגמה והסבר המוחשי, אולם מבחן קטן זה, ייתן לכם אינדיקציה וכיוון ראשוני ליכולותיו העתידיות של החניך.

הערה: אין בכוונתי לאמור שחניך שלא יבין ויראה את התמונה – לא יהיה טייס.

התדריך – השפעת הגאים

יש לעבור הגה הגה ולהסביר את ההשפעה הישירה הקורית כתוצאה מתפעולו. יש לעבור על שלושת ההגאים הראשיים ולאחר מכן לשניים מתוך שלושת ההגאים המשניים. (מומלץ לא לדבר על המצנרת כהגה משני בשלב זה - יוסבר בהמשך).

כאשר מגיעים למקזז, מומלץ להסביר על ההשפעה שקורית לאף המטוס כאשר מורידים את המקזז למטה, וזאת על מנת שבשלב השאלות ישאל חניך הטיסה:

"מה יקרא לאף המטוס כאשר תקזז למעלה?"

אם תשובתו של החניך תהיה **"אף המטוס יעלה"**

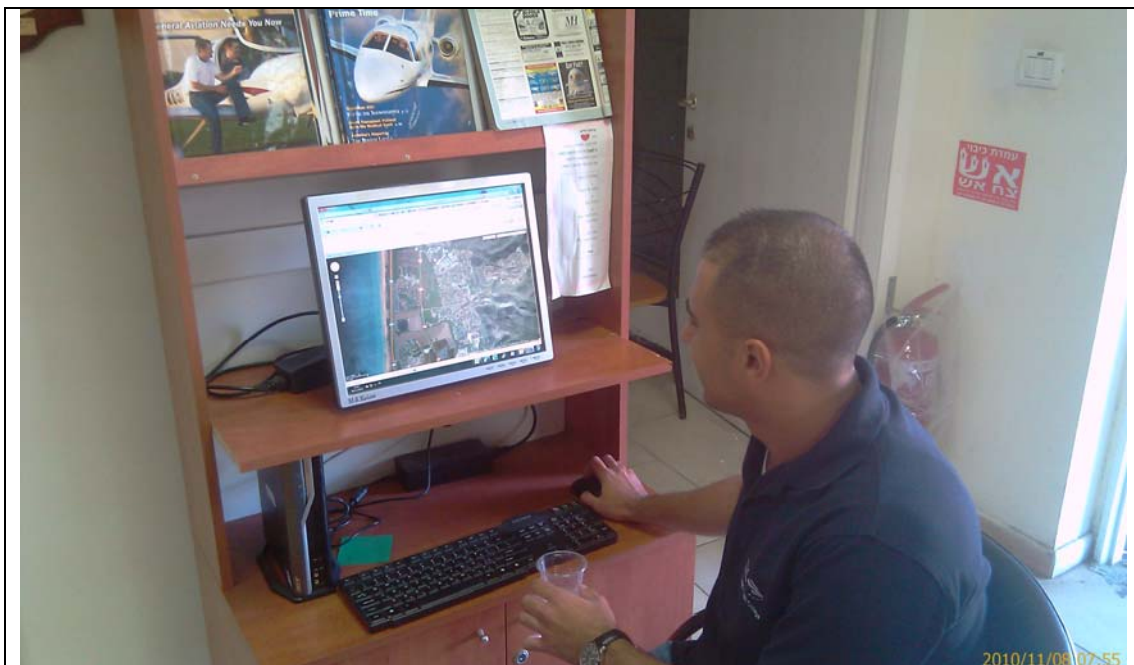
- א. תדעו שחניך זה אולי שמע אתכם, אבל ממש לא הקשיב לתדריך.
- ב. תודיעו לחניך זה באופן מיידי (בנחמדות כמובן) שהוא לא הקשיב. תסבירו לו שישנה הבחנה ברורה בין לשמוע לבין להקשיב. תדגישו את משמעות ההקשבה, ותחזרו להסבר שנתתם דקה לפני כן. כמו כן תציינו כבר בשלב מוקדם זה, שהחניך נבחן בזה הרגע בעניינים שהם לכאורה שוליים, (לעומד מן הצד) אולם בעניינים מאוד מהותיים שיתנו למדריך הטיסה את הכלים המקסימאליים לאבחן את כישורי חניך הטיסה העתידי. כמו כן, תודיעו לחניך כבר בשלב מוקדם זה, שהוא נבחן בכל צעד שהוא עושה, וזאת על מנת שהאבחון שלו כחניך פוטנציאלי יהיה כמה שיותר נכון וקולע.

ניסיוני רב השנים בהדרכת טיסה, הראה שחניך "שמעמידים אותו" באופן מיידי על טעותו, ומסבירים לו מדוע (חוסר ריכוז והקשבה לדוגמה) חניך כזה נכנס באופן אוטומטי ל"מוד התנהגות" שונה לחלוטין, מבין שהוא הגיע למקום שם אין משחקים, ונכנס מיד לריכוז מקסימאלי.

הרבה חניכים מגיבים בצורה הבאה: "עלית על התכונות השליליות שלי כבר בדקה הראשונה – כל הכבוד".

תשובת המדריך לתגובתו של חניך כזה צריכה להיות:
אם נחליט אחרי הטיסה שאתה מתאים לזה, ואם תרצה מאוד, אתה תלמד מהר מאוד גם לשמוע וגם להקשיב, ו"התכונה השלילית" שלך לכאורה – תיעלם.

זכרו – להתמקדות במטרה יש חשיבות עליונה, הן מהבחינה העניינית והן מהמסר המקצועי שעובר מהמדריך לחניך. אם נתמזל מזלי וברוך השם אני מוצא עצמי עסוק בהדרכת טיסה בכל ימות השנה, זה די בזכות הדברים החשובים הללו שאני רושם במסמך זה. כתוצאה מהפגנת המקצועיות כבר בטיסת ההיכרות הראשונה, נכנסו אצלי לקורס טיס מלא, עשרות חניכים שלא חשבו בכלל על כיוון כזה ברצינות. הרבה חניכים שערכו אצלי טיסת היכרות ולא התחילו מייד את הקורס, חזרו לאחר מספר חודשים וסיפרו שקיבלו החלטה על קורס טיס ולא על דבר אחר כתוצאה מהחווייה המדהימה והמקצועית שהם חוו בטיסת ההיכרות.



חניך הטיסה מתבונן בתצלום אווירי של האיזור בו תתבצע טיסת ההיכרות

אחרי התדריך

אחרי התדריך יוצאים למטוס. במטוס מצביעים על כל ההגאים עליהם דיברנו בתדריך, וכמו כן מפעילים אותם על הקרקע. עוזרים לחניך להיכנס לתא הטייס, מתאימים לו את הכסא בהתאם לגודלו, וחוגרים אותו.



הסבר מפורט על הגאי המטוס – לפני טיסת ההיכרות

המדריך נכנס לקוקפיט ומסביר שישנם הרבה מאוד שעונים במטוס, אולם אין להתרגש מכך, "היות ואנחנו הולכים לדבר רק על שלושה שעונים פשוטים".

המדריך נותן הסבר קצר על מד המהירות, מד הגובה ומד הסל"ד. לאחר מכן נותנים הסבר קצר על המצערת, והכי חשוב – איך אוהזים אותה.

מד המהירות

יש להקריא את המספרים המופיעים על מד המהירות – 20 – 40 – 60 – 80 – 100 ולומר שהמספרים הללו מציינים קשרים ימיים. יש לתת דוגמה אחת של המרת 100 קשר לקילומטרים, וזאת על מנת שתהיה לחניך "אחיזה כלשהי" במרחב המהירויות.

מד הגובה

יש לתת למד הגובה את הדימוי של שעון. יש להסביר שהגבהים המצוינים במד הגובה הם גבהים הנמדדים במאות ואלפי רגלים, ולתת דוגמה קצרה על המרת גובה ברגליים - מול מטרים.
חשוב מאוד לציין כבר בשלב מוקדם זה, שהגובה שהטייס רואה על מד הגובה, הוא גובה הנמדד מגובה פני הים, ועל המדריך לבקש מהחניך לזכור את הפרט הזה.

מד הסל"ד

יש להקריא את המספרים במד הסל"ד כפי שהם מופיעים – 1,000 – 1,500 – 2,000 – 2,500 סיבובים לדקה, ואז לומר לחניך שאנחנו נשתמש במספרים הללו חלקי 100. ולדוגמא: כאשר נבקש מהחניך לשים 2,300 סיבובים, נבקש ממנו: שים 23 סיבובים, ויש להסביר שזה בא אך ורק לשם הנוחיות.

המדריך מדגים לחניך דחיפת מצערת קדימה להעלאת סיבובי המנוע, ומשיכה החוצה להורדת סיבובי המנוע. המדריך מבקש מהחניך לאחוז את המצערת כפי שהדגים לו, ולהראות איך הוא (החניך) מעלה ומוריד סיבובי מנוע. את כל זה יש להראות ולהדגים על הקרקע לפני הנעת המטוס.



הסבר קצר על תא הטייס

המדריך מניע את המטוס ומבקש מהחניך שיאחוז את המצערת ושיעלה את המנוע ל-1,500 סיבובים. לאחר שהחניך ביצע את המבוקש, מבקש המדריך מהחניך שיוריד את המנוע ל-1,000 סיבובים. מהר מאוד ניתן להבחין בחניך הקולט עניין במהירות - ו/או שאיננו כזה. (הכוונה היא לכיוון התנועה של החניך ולא על דיוק הסל"ד המבוקש כמובן).

המדריך מיישר את המטוס בכיוון כזה, שיהיה לו נוח לתת לחניך לבצע את עבודת ההסעה לבדו, תוך כדי הנחיותיו של המדריך לרגל ימין ו/או לרגל שמאל. צריך לוודא שהחניך מסיע את המטוס, כשקו האמצע עובר בין רגליו, ולהסביר לאותו חניך שכאשר הוא מבצע על פי המבוקש, אזי גלגל החרטום "רץ במדויק על הקו" במסלול ההסעה.

מדריך מנוסה יכול לראות בנקל כבר בהסעה על המסלול, את החניך הקולט עניין מהר, מול חניך שאינו כזה. קל מאוד לאבחן חניך על פי תפיסתו את ההסעה הראשונית. חניך המסיע היטב כבר בניסיונו הראשון, הוא חניך שרואה את מצב האף (אף המטוס כמובן) וחושיו של חניך זה יודעים לזהות מגמות העוללות להתפתח לפני שהן קורות. חניך המסיע את המטוס בכבדות ובאיחור למגמת אף מתפתחת בהסעה, סביר להניח שינהג כך גם באוויר.



קרן – פקחית מגדל הרצליה, נותנת את אישור ההמראה

ריצת המראה

אחרי יישור המטוס על המסלול ע"י המדריך, החניך מקבל הוראה לאחוז את הסטיק ואת המצערת.. כשנתקבלה הוראת הפקח "רשאי להמריא" מבקש המדריך את החניך לפתוח את המצערת עד הסוף, ולהחזיק את המטוס על ציר המסלול. תוך כדי ריצה יש לציין בפני החניך: "ראה כמה קל העניין ככל שהמהירות עולה".

על המדריך להיות בכוננות לכל מקרה, שהרי זו טיסתו הראשונה של החניך, ועל כן מומלץ מאוד להחזיק וללחוץ קדימה את בוהן יד שמאל על קצה המצערת, וזאת על מנת לחסן כל צרה עתידית אפשרית. (לחיצה בבוהן יד שמאל על קצה המצערת מאחור, לא תורגש ע"י החניך).

אחרי שהתבצעה ההמראה, יש להנחות את החניך במילים פשוטות, בדיוק באותן מילים בהם השתמש בתדריך הקרקעי. "פנה ימינה על פי התדריך שקיבלת" – פנה שמאלה" - "פתח מנוע עד הסוף והרם את אף המטוס" – "הורד את אף המטוס עד שתראה את האופק" – הורד מצערת ל-2,300 סיבובים" וכו' וכו'.....

הערה: יש להראות לחניך את שינוי הגובה המודגם במד הגובה תוך כדי טיפוס, ולהזכיר לו " היינו על הקרקע בגובה 100 רגל, ועכשיו אנחנו בגובה 400 – 450 – 500 רגל" וכו'.

התרגילים באזור האימונים

אחרי שהחניך הטיס את המטוס לאזור האימונים בהנחייתו של המדריך, יש לתרגל את השפעת ההגאים, שהרי זו היא מטרת טיסת ההיכרות.

לפני שמתחילים בתרגיל הראשון, מומלץ מאוד תוך כדי הכניסה לאזור האימונים, להראות לחניך היכן אנו נמצאים מבחינה גיאוגרפית, לאפיין את המיקום עפ"י כיוונים ראשיים כגון: הים בישראל נמצא בצד מערב, במקביל צד מזרח, להצביע על הצפון ועל הדרום, להצביע על נקודה אחת גדולה המוכרת ונמצאת באזור האימונים, (עיר גדולה, יישוב, כפר, צומת וכו'...) ולוודא כבר בשלב מוקדם זה שהחניך מבין על מה מדובר, וכי הוא מזהה ומזדהה בנקודת זמן זו.

השפעת הגאים באזור האימונים

הגענו לאזור האימונים, והכול מוכן להדגמת השפעת ההגאים.

פניות

מדריך: "הסתכל ימינה, אתה רואה את המתכת שמחזיקה את הכנף?"
חניך: "בוודאי"

מדריך: למתכת זו קוראים סמוכה, והיא תומכת את הכנף. פנה ימינה עד שהסמוכה תהיה מקבילה לקרקע.
חניך: מבצע.

מדריך: "עכשיו נבצע פניה של 360 מעלות לצד השני, בדיוק באותה צורה, כשהסמוכה של כנף שמאל מקבילה לקרקע."
חניך: מבצע.

מדריך: "אתה שם לב שאף המטוס נופל, ואנחנו מפסידים גובה?"
חניך: נכון.

מדריך: "משוך מעט את אף המטוס למעלה ותראה שאתה מפסיק להפסיד את הגובה."
חניך: מבצע ומציין - נכון.

מדריך: "על כל פניה יש איבוד גובה – על מנת לפצות על אובדן הגובה בפניה, יש למשוך את אף המטוס מעט למעלה."
חניך: מבצע ורואה שאכן כך, הוא הפסיק לאבד גובה.

מדריך: "כשתהיה בתוך הקורס עצמו, תלמד לדעת באופן מקצועי את הסיבות לאובדן הגובה, ולמינוחים המקצועיים למה שאתה עושה כרגע."
חניך: מבצע, ורואה שאף המטוס חזר למצבו הקודם.

תפעול מדפים

מדריך: "מה יקרה אם תוריד את ידית המדפים למטה?"
חניך: אף המטוס יעלה למעלה.

מדריך: "יפה מאוד, בוא נבדוק: עזוב את הסטיק והמצערת, הורד את ידית המדפים ל-10 מעלות."
חניך: מבצע.

מדריך: כאשר אף המטוס מתחיל להתרומם, וברור לו כי החניך שם ליבו לכך, הוא נותן את ההוראה: "הרם את ידית המדפים בחזרה למעלה."
חניך: מבצע, ורואה שאף המטוס חזר למצבו הקודם.

תפעול מקוז

מדריך: "מה יקרה אם תגלגל את ידית המקוז למטה?"
חניך: אף המטוס יעלה למעלה.

מדריך: "יפה מאוד, בוא נבדוק: עזוב את הסטיק והמצערת, הורד את המקוז, סיבוב אחד מלא למטה."
חניך: מבצע.

מדריך: כאשר אף המטוס מתחיל להתרומם, וברור לו כי החניך שם ליבו לכך, הוא נותן את ההוראה: "הרם בחזרה את המקוז, סיבוב אחד מלא למעלה."
חניך: מבצע, ורואה שאף המטוס חזר למצבו הקודם.

תפעול דוושות רגליים

מדריך: "מה יקרה עם תלחץ על רגל ימין? לאיזה צד יסבסב אף המטוס?"
חניך: לצד ימין
מדריך: "יפה מאוד, עזוב את הסטיק והמצערת, ולחץ על רגל ימין."
חניך: לוחץ על רגל ימין, והמטוס מסבסב ימינה.
הערה: בשלב מוקדם זה של טיסת ההיכרות, מומלץ שהמדריך יחזיק את הסטיק שמאלה, וזאת על מנת שכנף שמאל לא תתרומם, שהרי הכוונה בשלב זה להדגים סבסוב פשוט, ותו לא.
מדריך: "יפה מאוד, עכשיו שחרר את רגל ימין, וראה איך שהמטוס חוזר לטוס בכיוון הראשוני שלו."
חניך: משחרר את הרגל והמטוס חוזר לטיסה בכיוון המקורי.

השאלות שיש לשאול תוך כדי הטיסה:

1. מדריך: באיזה גובה אנחנו טסים? (הכוונה לגובה הנראה במד הגובה)

חניך: בגובה 1,500 רגל.
מדריך: הגובה הזה הוא מעל?????
חניך: מעל פני הים.
מדריך: יפה, אני רוצה לומר לך שגובה פני הקרקע מעליו אנחנו טסים הוא 200 רגל מעל פני הים והשאלה שלי היא: באיזה גובה אנחנו מעל פני הקרקע?
חניך: 1,300 רגל.
מדריך: יפה מאוד.
הערה: תתפלאו כמה תשובות שונות תוכלו לקבל כאשר החניך בלחץ והתרגשות, אולם, האמינו לי שתיהנו מאוד מחניך שתוך כדי ההטסה הראשונה שלו בחיים, נותן תשובות הגיוניות. זה בהחלט מראה על הפוטנציאל שלו.

2. **מדריך:** יש לך מושג אם ישנו הגה נוסף במטוס, אומנם משני, אולם בהחלט הגה חשוב מאוד, שכאשר אנחנו מפעילים אותו, אנחנו משנים את תצורת הטיסה?
ולפני שהחניך עונה, יש להדגיש בפניו כי: על ההגה הספציפי הזה לא דיברנו בחדר התדריכים, כך שאם לא תדע, ממש לא נורא.

הערה: מעטים החניכים שידברו על המצערת, רוב רובם של החניכים לא ידברו כך כלל וכלל. לאחר מתן תשובתו של החניך, יש לבקש ממנו שיעלה ויוריד סל"ד וזאת על מנת שיראה את ההשפעה הקורית כתוצאה מכך.

בדיקת הזדהות בשטח

הגענו לסופה של טיסת ההיכרות, ועכשיו צריך לחזור הביתה. כדאי מאוד לנצל את החזרה בבדיקת הזדהותו של החניך בשטח, על מנת שלא יקרה מצב מבין, בו הסוגיה הזאת תתברר כאשר החניך יגיע לקראת סופו של הקורס, ושאיז יתברר שבינו לבין הזדהות בשטח – אין ולא כלום. אין צורך להרחיב ולומר שחניך המגיע לפרק של לימודי הניווט, מגיע לשם לקראת סופו של קורס הטיס, כאשר את רוב ממונו השאיר כבר מאחוריו - ועל כן:

מדריך: "אוקי סיימנו, בו ונחזור הביתה. שים בבקשה את אף המטוס על תל אביב, בדרך הכי קצרה שאתה מוצא לנכון."
חניך: מבצע

מדריך: "יפה, שים בבקשה את אף המטוס על ירושלים, באופן משוער כמובן."
חניך: מבצע

מדריך: "שים בבקשה את אף המטוס על טבריה, באופן משוער כמובן."
חניך מבצע
מדריך: "יפה מאוד", מראה לחניך נקודה מסוימת בשטח, (בדרך כלל תהיה זו נקודת היציאה משטח האימונים) ומבקש מהחניך לטוס לנקודה ספציפית זו.
החניך ממשיך להטיס את המטוס על פי הנחיותיו של המדריך עד לנחיתה.



המדריך וחניך הטיסה לקראת הנחיתה

אחרי הנחיתה

החניך מבצע את ריצת הנחיתה על פי הנחיותיו של המדריך, עד לפינוי המטוס מהמסלול.

לפני כיבוי המנוע

המדריך, לאחר שכיבה את מכשירי הרדיו – מצביע על ידית התערובת ומבקש מהחניך למשוך את הידית החוצה, ותוך כדי כך להסתכל על הפרופלר עד שהוא נעצר.
מדריך שואל: "הבנת מה שקרה?"
חניך: בוודאי – המנוע כבה.

אחרי היציאה מהמטוס

המדריך משתף את החניך בגרירתו והכוונתו של המטוס למקום החניה המדויק.

השאלות שיש לשאול בתחקיר - לאחר הטיסה:

1. איך אתה מרגיש פיזית?
2. האם היה דבר מה שהפתיע אותך בטיסה זאת?
הערה: יש לכוון את החניך לתת תשובה ישירה לעניין השפעת ההגאים, ולא לעניין "הפתעות" שונות ומשונות שקרו בזמן הטיסה, וזאת על מנת שבסופו של התדריך יבין החניך שהמטוס התנהל בדיוק על פי התדריך. יש להסביר לחניך שכך מתנהל קורס הטיס כולו. אין מצב בו החניך מגיע לשיעור טיסה ואיננו יודע לאן הוא הולך, או לחילופין, אין מצב שהחניך לא ידע מראש איך אמור המטוס להגיב כתוצאה מפעולה זו או אחרת שהוא יבצע. המדריך חייב להביא את החניך להסכמה מלאה שכאשר החניך לחץ על הסטיק ימינה, המטוס יגלגל ימינה וההיפך. כמו כן על המדריך להביא את החניך להסכמה מלאה על התוצאה של העבודה עם שאר ההגאים כמובן.

עניין זה הוא משמעותי ביותר מבחינת התפיסה הפסיכולוגית של החניך לעניין מהותו של קורס הטיס.

על המדריך לזכור ולדעת שישנם הרבה חניכי טיסה המגיעים לטיסת היכרות עם סטיגמות מסטיגמות שונות, ועל המדריך לנפץ אותן אחת לאחת, כמה שיותר מהר.

ההליך המלא של כל הרשום במסמך זה לוקח כשעה אחת, כולל הטיסה עצמה.

1. תדריך לפני טיסה = כ- 15 דקות
2. הטיסה = כ- 30 דקות
3. התחקיר = כ- 15 דקות

זכרו: שווה להשקיע בטיסה זו את כל יכולותיכם כמדריכים, בסופו של דבר זה משתלם.