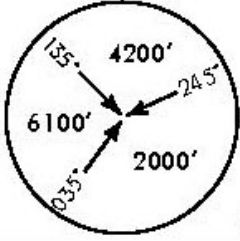


דפית ה STAR

המדריך מסביר רק על אחת מן הדפיות, כמובן שלשדה זה יש מספר דפיות STAR בעלות אותו עקרון.

ראשית נזכיר מה היא דפית STAR, הטייס משתמש בדפית ה STAR ע"מ לטוס מהנקודה האחרונה על הנתיב (המצוין על המפה), עד הנקודה הראשונה על דפית הנמכת מכשירים של אותו שדה/מסלול.
דפית ה STAR מחולקת לשני חלקים:
(א) כותרת
(ב) מבט על (PLAN)

כותרת: בכותרת הדפית ישנם נתונים כלליים על השדה כמו בכל דפית STAR/SID.
בצד ימין ניתן לראות כי זו דפית STAR המתייחסת ללרנקה (שם עיר גדולה ליד השדה), קפריסין ושם השדה.
בצד שמאל מצוין תדר ה ATIS של השדה (1), מתחתיו גובה TRANSITION LEVEL ו TRANSITION ALTITUDE (2) ועליהם נדון מיד:

STAR	
JEPPESEN 22 JUL 88 10-2B EII 28 Jul	LARNACA, CYPRUS LARNACA INTL
*ATIS 112.8 (1)	 <p>(3) MSA LCA VOR</p>
TRANS LEVEL: BY ATC TRANS ALT: 8000' (2)	
DEVAL ONE AREA (DEVAL 1A) ADDTVAL (DMV 22)	

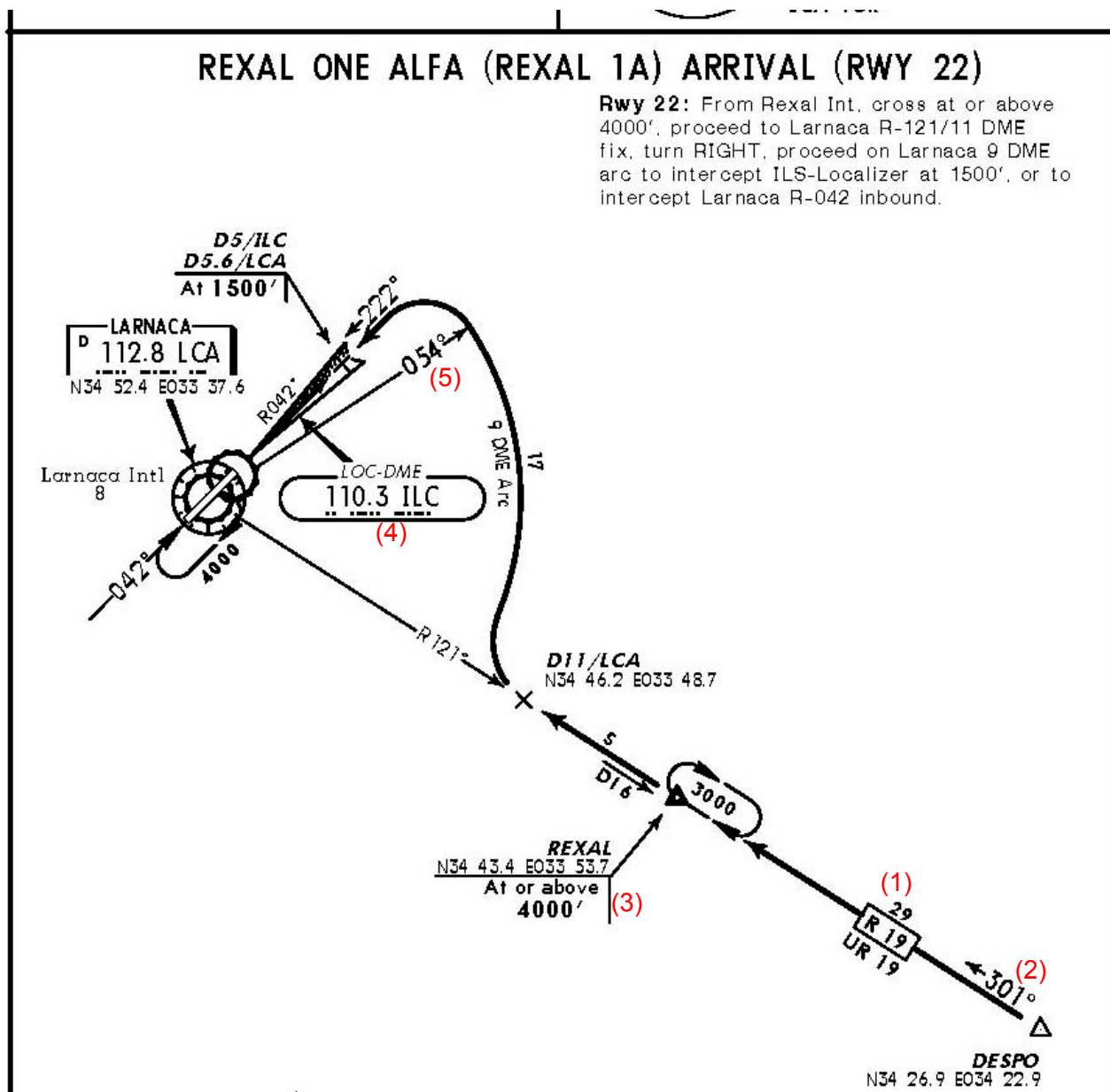
TRANSITION ALTITUDE: בכל שדה שורר לחץ QNH אחר בכל זמן נתון, שבו שני מטוסים שהאחד המריא מ א' ל ב' והשני מ ב' ל א' וכל אחד עם ה QNH שלו, עלול להיווצר מצב שההפרדה שלהם תהיה קטנה מידי ומסוכנת מאוד, לכן החליטו שמעל גובה ה TRANSITION ALT, מטוס היוצא מן השדה עובר ללחץ סטנדרטי של 1013 HP או 29.92 אינטש כספית (QNE) וכך כל המטוסים שטסים מעל גובה זה, יטוסו לפי אותו הלחץ ויופרדו בבטחה. (לכל שדה יש את ה TRANS ALT שלו - בלרנקה הוא 8000').

TRANSITION LEVEL: בהמשך ל TRANSITION ALT, כל המטוסים בהנמכה שחוצים גובה זה, עוברים חזרה מ QNE ל QNH ע"מ שמד הגובה שלהם יראה את הגובה הנכון.

MSA (3): MINIMUM SAFE ALTITUDE, זהו גובה מינימאלי להגעה אל עזר הניווט העיקרי בשדה מרדיוס של 25NM, לפי גזרות, במקרה של לרנקה עזר הניווט העיקרי הוא VOR (LCA). לדוגמה, מטוס הטס ל VOR בכיוון 337, הגובה המינימאלי לטיסה הוא 2000' רגל.

לשימוש בסימולטור בלבד

חלקה השני של הדפית, הוא מבט על המתאר במקרה זה את ההגעה ל REXAL דרך DESPO שבעצמה נמצאת על נתיב הטיסה ללרנקה. ומשם לנק' X שמצויינת ע"י מרחק 11 מייל ימי מה VOR של לרנקה ומשם ימינה לביצוע קשת DME 9 עד יירוט ה LOC של מסלול 22.



הדפית, בדיוק כמו מפת המכשירים מורכבת מנקודות דיווח ▲ ומרחקים בין הנקודות השונות והכיוון, למשל: המרחק מ DESPO ל REXAL הוא 29NM (1) והכיוון 301 (2), והמרחק מ REXAL ישירות ל VOR של לרנקה הוא 16NM והוא מסומן באות D מפני שהוא ישירות מה BOR ונקלט ע"י מכשיר ה DME במטוס.

בנוסף על דפית ה STAR יהיו מגבלות גובה, למשל ב REXAL יש להיות בגובה 4000' או מעל (3) וליירט את ה ILS ב 1500'.

בחלק העליון של הדפית יש טקסט המסביר מילולית את התהליך ועל התרשים מצויים תדרי ה VOR וה LOC של מסלול 22. (4)

לשימוש בסימולטור בלבד

חיתוכים מה VOR של לרנקה מסומנים בחץ עם כיוון הרדיאל למשל הטייס יפנה שמאלה ע"מ ליירט את ה LOC ברגע שיחצה את רדיאל 054 מה VOR של לרנקה.
(5).

ניתן לראות כי מעל REXAL, ניתן לבצע הולדינג סטנדרטי בגובה מינימלי של 3000'.

- שם ה STAR נקרא REXAL1A כיוון שאחרי REXAL כבר לא טסים על נתיב עם שם אלא על נתיב ה STAR.

קשת DME – הרעיון הוא לטוס במרחק שווה מה VOR, ובמקרה למעלה במרחק 9 מייל ימי מה VOR של לרנקה, בעצם הטייס יפנה כל הזמן שמאל במעגל כזה שתמיד יתן לו להשאר במרחק 9NM מהתחנה, כיצד נעשה זאת?

- במטוסים בהם יש רק מכשירי VOR רגיל או HSI, העבודה קשה יותר, לפי הדפית נפנה ימינה מ X לכיוון צפון ונקרא נתונים מ ה DME אם המרחק גדול מ 9 נפנה 10 מעלות שמאלה עד שיחזור ל 9, אם זה לא עוזר נפנה 20 מעלות וכך גם לגבי מרחק קטן מ 9 רק שהפעם לצד ימין, בכל מקרה הכיוון הממוצע שלנו טוֹך כדי טיסה על הקשת יצטרך לקטון עד שנחתוך את רדיאל 054 מהתחנה, ששם נפנה שמאלה ליירות ה LOC של 22 (במקום בו נחתוך את רדיאל 054 נצטרך להיות בכיוון: $054 + 90 = 144$).



במטוסים בהם יש מכשיר RMI, כזה עם שני מחטים כשמחת אחת מכוונת לתחנת VOR, נטוס ונשמור מצב בו המחת מראה 90 מעלות שמאלה (LEFT WINGTIP)

במצב זה אם נשמור כיוון, המחת תפתח והזווית תגדל, מה שיכריח אותנו לפנות שמאלה ל 90 מעלות וישמור את המרחק לתחנה קבוע.



במצב בו יש רוח, ידרש תיקון לרוח תוך כדי פנייה, בעקרון של אף לרוח. אם הרוח נושבת מימין, נכניס אף ימינה כך שהזווית תהיה גדולה יותר (BELOW WINGTIP).

ואם הרוח נושבת משמאל נכניס אף שמאלה לתוך הרוח כך שהזווית תהיה קטנה (ABOVE WINGTIP).

