

פייפר אצטק

פייפר אצטק הוא אחד מבין המטוסים הדו מנועיים הקלים הפופולאריים ביותר, בארץ הוא כמעט המטוס העיקרי המשמש להדרכת דו מנועי. במטוס 6 מושבים ושני תאי מטען אחורי וקדמי (קובץ זה הוא לשימוש הסימולטור בלבד)

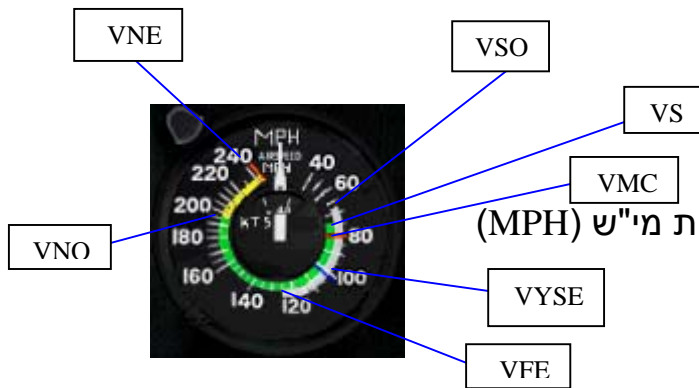
נתונים בסיסיים:

שעור נסיקה מרבי בגובה פני הים – 1490 רגל/דקה
 מרחק ריצת המראה - 820 רגל
 משקל המראה מירבי - 5200 לב'
 משקל המראה מירבי - 4940 לב'
 תקרת שרות – 19800 רגל
 תקרת שרות (מנוע אחד) – 6400 רגל
 משקל ריק 3006 לב'
 קיבולת דלק - 144 גלון (4 מיכלי דלק)
 כוח מנוע – 250 כ"ס
 סל"ד מרבי – 2575

מהירויות בסיסיות: המהירויות הן ב MPH (מי"ש) (מייל יבשתי לשעה SM)

משמעות	מהירות מכשירית מתוקנת (CAS)	
מהירות שאסור לעבור בכל מצב טיסה	249	VNE
אל תעבור מהירות זו אלא באוויר חלק ובזהירות	198	VNO
אל תפעיל את ההגאים בחטף מעל מהירות זו	149	VA
מהירות מרבית עם מדפים מטה	160 - 25% 140 - 50% 125 - FULL	VFE
מהירות הזדקרות מדפים מעלה	74	VS
מהירות הזדקרות עם מדפים מטה	68	VSO
מהירות לשעור נסיקה מירבי	120	VY
מהירות לשעור נסיקה מירבי (מנוע אחד)	102	VYSE
מהירות לזווית נסיקה מירבית	107	VX
מהירות לזווית נסיקה מירבית (מנוע אחד)	97	VXSE
מהירות שליטה מינימלית (מנוע אחד)	80	VMC
אחרי מעבר מכשולים ניתן לטפס במהירות זו	135	מהירות טיפוס מומלצת בנתיב
אין לטוס עם גלגלים מטה מעל מהירות זו	150	VLE/O

מד מהירות:



מראה מהירות מכשירית, סקלה חיצונית מי"ש (MPH)
סקלה פנימית קשרים (KTS)

סימונים:

מהירות טיסה עם מדפים: החל ממהירות ההזדקרות עם מדפים מטה ועד למהירות המרבית עם מדפים מטה	68-125 מי"ש	קשת לבנה
מהירות שליטה מינימלית מהירות שמתחתייה לא ניתן לשמור כיוון על מנוע אחד	80 מי"ש	קו אדום
מהירות שעור נסיקה מירבי על מנוע אחד	102 מי"ש	קו כחול
מהירות תפעול רגיל החל ממהירות הזדקרות ללא מדפים ועד למהירות שבה צריך לטוס בזהירות	198-74 קשרים	קשת ירוקה
מהירות תפעול זהיר החל מהמהירות בה צריכים לטוס בזהירות ועד למהירות בל עבור	249-198 קשרים	קשת צהובה
מהירות בל עבור אין לעבור את המהירות בשום אופן	249	קו אדום

מד סל"ד:

סל"ד מקסימאלי להמראה - 2575

המטוס מצוייד בפרופלורים בעלי פסיעה משתנה לכן נקבל סלד מירבי כבר בתחילת ריצת המראה כשידיות הפסיעה קדימה עד הסוף

מד לחץ סעפת יניקה

כשהמנועים כבויים נקבל את הלחץ האטמוספרי באזור, וכשהם פתוחים עם מצערת מלאה נקבל קצת פחות, בהמראה מגובה פני הים נקבל בערך 29"

כוח מנוע

המראה: הכל קדימה, 2575 סל"ד ולחץ כמה שיהיה
טיפוס: (מעל 500') לחץ סעפת 25" וסל"ד 2500 (ככל שנטפס לחץ הסעפת יקטן, יש להחזיר אותו ל 25" וכשירד מתחת יש לפתוח מצערת למקס)
שיוט: לחץ סעפת 24" ו 2200 סל"ד (מומלץ, אפשר לשנות)

כוח מנוע (המשך)

פייפר אצטק הוא מטוס מהיר יחסית, לכן במקומות צפופים (כמו ההקפה בהרצליה ניתן להשתמש בלחץ סעפת של 20 בלבד ולהוריד גלגלים ומדפים כבר באמצע צלע "עם הרוח", כבר בתחילת בסיס, להקטין כוח ולהוריד עוד שלב מדפים ולהתחיל הנמכה, בצלע סופית להיות כבר עם כל המדפים ב FULL, ידיות פסיעה ל"עדינה" (עד הסוף קדימה), ומהירות בסביבות 95 מי"ש, המטוס כבד, יש להשתמש בכוח מנוע ורק לקראת נגיעה לסגור מצערת ולהקטין מהירות ל 85 מי"ש.

ידיות תערובת

אופן השימוש:

מדללים תערובת רק מעל 3000 רגל במטוס הזה, מושכים אחורה את הידיות האדומות, EGT גדל, ממשיכים למשוך עד לפיק מסוים בו ה EGT מתחיל לרדת, (זהירות, יש לדחוף חזרה לאותו פיק) ככל שמטפסים יש לדלל יותר

שיוט: בשיוט יש לדלל לתצרוכת דלק של 12 גלון לשעה על כל מנוע

הערה: לפני תחילת הנמכה יש להכניס את הידית ע"מ לא לגרום לכביית מנוע בגובה נמוך יותר

מצתים

למטוס שתי מערכות הצתה: ימנית, ושמאלית(לכל מנוע), זה לגיבוי, בטיסה משתמשים בשתייהן, על מנת לבדוק אם שתיהן עובדות, לפני ההמראה בבדיקת מנוע מנתקים אחד ובודקים נפילת סל"ד – אם הסל"ד לא נפל המצת לא ניתק ואם נפל לגמרי אז המצת השני לא תקין.

אופן הבדיקה:

מצערת 2200 סל"ד

מעבר מ BOTH ל LEFT וחזרה ל BOTH (רק בסימולטור – בגלל מחסור ב GAU)
מעבר מ BOTH ל RIGHT וחזרה ל BOTH (רק בסימולטור – בגלל מחסור ב GAU)
הנפילה המקסימאלית היא 125 סל"ד וההפרש ביניהם לא יותר מ 50 סל"ד

- לפני המראה יש לוודא שכל מפסקי המגנטו פתוחים
- כיבוי המטוס נעשה ע"י דילול תערובת ורק אחרי כביית מנוע – מצתים ב OFF

בד"ח פייפר אצטק: (לסימולטור בלבד)

התנעה:

מפסק ראשי - פתח
מפסקי מגנטו - ON
משאבות דלק חשמליות - ON
מצערת - חצי אינטש קדימה
תיחול: תערובת לעשירה עד תזוזה במד תצרוכת דלק וחזרה לעניה (רק בסימולטור: לא להחזיר לעניה)
מתנע - יש להניע
תערובת - עשירה (אחרי שהמנוע תפס)
לחץ שמן – בדוק
משאבת דלק חשמלית - סגור

לפני המראה:

חימום מנוע נעשה ב 1400 סל"ד
מצערת 2200 סל"ד
מעבר מ BOTH ל LEFT וחזרה ל BOTH (רק בסימולטור – בגלל מחסור ב GAU)
מעבר מ BOTH ל RIGHT וחזרה ל BOTH (רק בסימולטור – בגלל מחסור ב GAU)
הנפילה המקסימאלית היא 125 סל"ד וההפרש ביניהם לא יותר מ 50 סל"ד
בדיקת הנצה ב 1500 סל"ד, יש להעביר את הידיות הכחולות למצב של הנצה (לא פחות מ 500 סל"ד) ולהחזיר לפסיעה עדינה

המראה:

חגורות ומושבים – קשורים ובמקום
הגאים – חופשיים
בוחר דלק – על מיכל מתאים (לא רלוונטי לסימולטור)
מדפי מנוע (COWL FLAPS) – פתוחים
משאבת דלק חשמלית – ON
אלטרנטורים – ON
מדפים – למעלה
מקזז – להמראה
תערובות – עשירות
פסיעה – עדינה
מכווני מנוע – טווח ירוק
דלתות נעולות

- מצערת פתח

- סל"ד 2572

- אין לנתק מתחת ל 80 מי"ש ויש להגיע כמה שיותר מהר ל 97 מי"ש

- שעור נסיקה חיובי – גלגלים הרם

טיפוס:

שעור נסיקה מירבי מושג ב 120 מי"ש ומהירות טיפוס מומלצת בנטיב היא 135 מי"ש
אחרי מעבר 500 רגל יש להוריד לחץ סעפת ל 25" וסל"ד ל 2500, משאבות דלק חשמליות
ל OFF – לחץ הסעפת ימשיך לקטון עם העליה לגובה, יש להחזיר אותו ל 25".

שיוט:

לחץ סעפת – 24"

פסיעה – 2200 סל"ד

אין לעבור לחץ סעפת 27" מתחת ל 2300 סל"ד או 25" מתחת ל 2000 סל"ד

נחיתה:

תערובת – עשירה

משאבות דלק חשמליות – ON

בוחר דלק – על מיכל מתאים (לא רלוונטי לסימולטור)

פסיעה עדינה ביותר (צלע סופית)

גלגלים – הורד

מדפים – הורד כך שבצלע סופית יהיו ב FULL