

הקפה...



מבוססת על ההקפה בשדה תעופה הרצליה על מסלול 29 עם סונה 172.

מסלול 29 (כיוון 29), להקפה 4 צלעות: צולבת, עם הרוח, בסיס ופינל ויוצרות צורה מלבנית כמו שמסורטט בציר, בהרצליה המרחק של כל צלע מהשדה הוא 1 ק"מ בגלל מגבלות שונות, בשדה רגיל גודל ההקפה נקבע לפי גודל ומהירות המטוס.

כאמור מסלול 29 בכיוון 290, ההקפה עליו ימנית (פניות דרך כנף ימין) לכן כל הצלעות ימניות, עם הרוח ימנית ובסיס ימנית.

הזווית בין צלע לצלע היא 90° לכן צלע צולבת תהיה בכיוון 020, עם הרוח בכיוון 110 (הפוך מ 290) ובסיס בכיוון 200.

מגבלות: בגלל מגבלות שונות אנו משתמשים בעזרים ויזואליים שונים לביצוע ההקפה, כמו מסילת הברזל, אמפיתאטרון, בית לוינסקי והכביש שלידו.



המטוס מוכן להמראה מתחילת מסלול 29, מנוע מלא, הרמת אף 55 קשר טיפוס 70 ע"מ לעבור את העצים בסופו.



פניית טיפוס קלה (15 מעלות הטיה) ימינה לכיוון 020, תחילתה תעשה קצת אחרי המסלול במינימום גובה של כ 200 רגל מעפ"ש (מעל פני השטח) כלומר הגובה של הרצליה הוא 110 רגל מעל פני הים, אז בגובה 320 רגל.



המשך פנייה ימינה ל 020 לצלע בסיס, חל איסור לטוס מערבית למסילת הברזל, לכן יש להתחיל את הפנייה כך שלא נעבור את המסילה, יש להתחשב שאנחנו בטיפוס ובפנייה קלה מאוד ומצד שני לא להתחיל את הפנייה נמוך – יש עצים!!!



הפנייה לצלע עם הרוח תעשה מתי שבית לוינשטיין יהיה ניצב לכנף הימנית שלנו, זה יביא אותנו לעם הרוח, 1 ק"מ מהמסלול. המשך טיפוס לגובה הקפה (800 רגל). הפנייה לעם הרוח תהיה גם קלה אלא אם סיימנו טיפוס (אז אפשר לחדד הטיה ל 30 מעלות).



הטיסה בעם הרוח תהיה ב 800 רגל, יש להוריד סלד ל 2200 ולקזז את המטוס. הצלע בכיוון 110 ועוברת צפונית לאמפיתאטרון ולבית לוינשטיין. כתב וערך: תומר חיים



בהמשך נבדוק שאנחנו מיושרים מקביל למסלול, נדווח "עם הרוח" ונתחיל בדיקות לפני נחיתה.



יש לוודא שאנו רואים את נקודת הנגיעה תמיד.

כתב וערך: תומר חיים



סוף עם הרוח, קצת לפני ההגעה לכביש שלייד בית לוינשטיין, נפנה ימינה (30 מעלות הטיה) בגובה 800 רגל לצלע בסיס, אסור לחצות מזרחה את אותו הכביש.



התיישרות בצלע בסיס, על הכביש, בערך בכיוון 200 אך לא מזרחית אליו.

כתב וערך: תומר חיים



שוב הסתכלות על נק נגיעה, ושפיטה למקום בו נסגור מנוע ונעבור לגלישה לעבר נחיתה, אם אין רוח, נעבור לגלישה מוקדם, ואם יש רוח אף, נאחר את המעבר לגלישה



מעבר לגלישה בנקודה שקבענו, קיזוז המטוס לגלישה ב 70 קשר, ללא מנוע והורדת 10 מעלות מדפים.

כתב וערך: תומר חיים



פנייה קלה לצלע פיינל, שמירה על 70 קשר ע"י מצב אף והורדת מדפים בהתאם לגובה ולמהירות.



צלע פיינל, דיווח פיינל ושמירת "קו הגלישה" ע"י מצב האף והמדפים, במקרה שהמטוס שוקע, נעזר בתוספת מנוע עד לחזרה לקו הגלישה
 כתב וערך: תומר חיים



כשמתקרבים לתחילת מסלול יש להציף ע"י הרמת האף והקטנת שיעור השקיעה.



המשך הצפה: ככל שהמהירות קטנה כך המטוס שוקע יותר ואנחנו נמשוך את הסטיק ע"מ להקטין את שיעור השקיעה עוד ועוד עד נגיעה, יש לבצע את זה בגובה של מטר בערך מעל המסלול, ע"מ שהמטוס לא יזדקר ויפול על המסלול.

כתב וערך: תומר חיים