



ידיעון מס. 11 ינואר 2015 דף 1 מתוך 2

חדשות באגודה

לחברים שלום

ראשית ברצוני להסב תשומת לבכם למאבק המתמשך להצלת ש"ת הרצליה וש"ד ושלל הכתבות והמאמרים בעיתונות הארצית והמקומית, בעקבות פועלו הבלתי נלאה של דובר האגודה מוטי שווימר. את הכתבות והתגובות אפשר לראות ולקרוא באתר שלנו [כאן](#)

קפריסין - סיפרתי לכם שאני פועל ביחד עם הקפריסאים לייצר מנגנון יציב ארוך טווח ומאד נוח בו חברי AOPA ישראל יטוסו לקפריסין, האגרות יהיו נמוכות מאד, וישולמו ישירות ל AOPA ישראל אחרי החזרה מקפריסין, ו AOPA ישראל תעביר במרוכז פעם בחודש לקפריסאים. (כמובן ש AOPA ישראל לא תרוויח מההסדר אלא רק חברי האגודה). המנגנון אמור להיכנס לתוקף עוד 3 חודשים.. בינתיים, העלו הקפריסאים בחזרה את האגרות לערכים המטורפים שהיו לפני ההישג הגדול מלפני שנה, והם עתה מאות יורו לכל טיסה.

אני מציע לחברים לא לטוס לקפריסין בשלב זה. זה יעזור לי להשיג את ההסדר המדובר ויראה לקפריסאים שבלי הסדר כזה לא נבוא. כולנו התפלאנו אבל זה כן חשוב לקפריסאים שנבוא – והם מפעילים לחץ על החברות הרלוונטיות. בינתיים ניתן במחיר האגרות המטורפות להשקיע בדלק ולטוס לרודוס, עם אגרות מצחיקות ואי חביב לא פחות.

דנובה 2015 - אני עסוק עד מעל הראש במאבק על הרצליה וקצת שדה דב ועוד קצת זוטות אחרות הנוגעות לתעופה, אך יחד עם זאת צריך לטפל גם במטס שכולנו מחכים לו. בשיחת הסיכום בשנה שעברה היו כמה המלצות רלוונטיות: ① לקיים את המטס השנתי ביוני ולא בספטמבר ② שבועיים קצת ארוך מדי – לכוון לכ 10 ימים ③ לשתף כמה שיותר חברים בתכנון המטס

אז עד חודש יוני יש לנו עוד 4 חודשים אבל זה הזמן להתחיל לשתף את כל מי שמוכן לעזור בתכנון. אני מקווה שיהיה לנו מהיכן להמריא והיכן נחות כשנחזור לארץ ולא נגלה שסגרו גם את חיפה ושדה דב בהיעדרנו. השנה המטס ייקרא דנובה 2015, והפוקוס יהיה על נופים חיות ואנשים. מה הכוונה? טיסה לאורך נופי הדנובה, התרכזות בשמורות טבע והחיות סביב הנהר ומפגש עם חברים טייסים. המטס יתחיל אצל חברינו הבולגרים באזור שעוד לא הכרנו ובשדה שלא היינו בו והוא שדה GA מרהיב בבעלות יו"ר AOPA הבולגרי, שדה בשם בלצ'יק בצפון מזרח בולגריה, לא רחוק מגבול רומניה. כידוע הדנובה זורמת בגבול שבין רומניה לבולגריה. כבר בשנה שעברה הזמין אותנו נשיא AOPA בולגריה - רוזן - להגיע לממלכה שלו שם, אך זה היה רחוק מהנתיב שלנו וסיכמנו שנגיע השנה. יש לו שם גם מתחם גדול של מלונות בבעלותו, כך שהוא יכול לארח אותנו אפילו יותר יפה ממה שאירח אותנו בסופיה ובלסנובו. כדי להישאר בטווח של 10 ימים, לדעתי לא נוכל להמשיך לאורך הדנובה מעבר להונגריה, למרות שרציתי להגיע לאוסטריה. אם אתם חושבים אחרת – אשמח לשמוע מכם. יצרתי קשר גם עם נשיא AOPA ברומניה ובהונגריה. הם מאד שמחים לארח אותנו ולעזור לנו בתכנון ולהיות איתנו שם. שניהם מחכים לפרטים מאיתנו כדי שיוכלו לעזור. בקיצור, מתחילים להיכנס לאוירת המטס, לי זה מאד עוזר להתנתק קצת ממפח הנפש הענק שמלווה אותי במאבק כנגד האינולות והטמטום שהמדינה מתנהגת בנסיון לחסל את התעופה. פרטים נוספים והרשמה המשרד האגודה.

תדריך אילת. מאז פורסמו הדפיות בפמ"ת בדצמבר האחרון אין יותר צורך בביצוע תדריך טיסה לאילת. כמובן שכל המעוניין יכול להתייעץ עם כל מדריך או גורם תעופתי אחר.

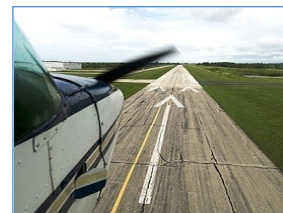
שדה דב, לאחר מו"מ ארוך ומייגע של האגודה מול הגורמים הרלוונטיים הושגו הקלות מסוימות בדרישות לגבי טיסה לשדה דב. בין היתר הופחת הנסיון המזערי הנדרש מ 100 שעות מפקד ל 70 והוכנסו הקלות בנוהל העומס. פרטים נוספים ניתן לקבל בדוא"ל אצל דוד אייזנברג david.eisenberg@aopa.org.il

AERO FRIEDRICSHAFEN **ההכנות לביקור בתערוכה בגרמניה הולכות ונשלמות.** התערוכה הגדולה ביותר לתעופה הכללית באירופה לרבות דאונים ואז"מים מתקיימת השנה בין התאריכים 15.4.15 - 18.4.15. קבוצה עיקרית של חברי האגודה מתארגנת לצאת בטיסת "אל על" למינכן בתאריך 13/4, מתכננת לטייל בסביבה לרבות שדות תעופה, וחוזרת ממינכן בתאריך 20/4. הקבוצה שוכרת מכוניות במרוכז (או כל אחד בעצמו). וככל שנה מתאכסנת בפנסיון במיקום מרהיב על גדת האגם. להצטרף לקבוצה או קבלת מידע נוסף אצל משרד האגודה טל. 09-9516660 או שי פופר. shay.popper@aopa.org.il :054-5965606



כתבות באתר האגודה

חרדת רוח צולבת "אני נמנע מלטוס כאשר יש רוחות צולבות, אפילו כשהן אינן חזקות. כיצד אני יכול להתגבר על חרדה זו? טייסים רבים חולקים חרדה זו של רוחות צולבות. שורשיה נעוצים בהדרכה הראשונית שלנו. לעתים תדירות מדי, רוחות צולבות הינן גורם תורם בתאונות מטוסים קטנים. תכנון המטוסים עושה אותם, ללא ספק, פגיעים לרוחות צולבות. אולם, מדריכים טובים ילמדו את החניכים שלהם שלטיים יש את כל הנדרש במערכת ההיגוי על מנת להתמודד עם רוחות צולבות. מתחילת הדרכת הטיסה, עלינו ללמוד להיות תמיד עירניים כיצד הרוח משפיעה על המטוס שלנו, ולתקן בהתאם.



מהירות בגישה סופית : "החשש העיקרי שלי בגישה סופית הינו סחרור והזדקרות הנובעים ממהירות נמוכה. כתוצאה מכך, אני נוטה בדרך כלל למעט מהירות עודפת. האם זה רעיון טוב?" מהירות עודפת היא בדיוק זה... מהירות עודפת. קיימת מהירות מוגדרת שיש לטוס בה בגישה הסופית בתצורה של משקל מסוים. על הטייס לשאוף לשמור מהירות זו. לאחר שאמרנו זאת, ישנם זמנים המוגדרים בספר הטייס שבהם מומלצת מהירות נוספת בכדי להתמודד בתנאי רוח חזקה ומשבים. זו אינה מהירות עודפת,



כשל מנוע – חוק מס. 1 חייבת להיות לך תכנית, עליך לחשוב מה אתה עומד לעשות! לפני קרות האירוע, כך שהוא לא ייצור פניקה שתמנע ממך להטיס את המטוס בבטיחות. עליך לוודא לחלוטין שאינך מזקר את המטוס. הייתי בהרבה אתרי תאונות מטוס, בחנתי מאות על גבי מאות של תאונות. טייסים לא נהרגים כאשר הם מטיסים את מטוסם לאדמה תחת שליטה. הם נהרגים כאשר הם מזקרים מטוס לתוך האדמה. לפיכך שמירת מהירות בטוחה מעל מהירות ההזדקרות בטיסה לקרקע חשובה, חשובה מאד



מהירות נשלטת מזערית : "מה משמעות המונח MCA – מהירות נשלטת מזערית, ומה התנאים שיגרמו למטוס להזדקר במהירות זו? מדריך הטסת מטוס (FAA-H-8083-3A) מגדיר שהמונח 'טיסה במהירות נשלטת מזערית' משמעותה מהירות שבה (1) כל הגדלה נוספת של זווית ההתקפה או (2) גורם עומס, או (3) הפחתת כוח יגרמו להזדקרות מיידית. לפיכך, על מנת להימנע מהזדקרות מיידית, אנחנו, הטייסים, חייבים להימנע משלושת הדברים שיגרמו להזדקרות. ואנחנו, הטייסים, שולטים בכל השלושה. המפתח לדיון זה הינו הכרת אירועים אלו כאשר אנחנו ב-MCA, או קרובים אליה, כך שאנחנו יכולים להימנע מכל הגדלת



מרחק גלישה... "אם המנוע שלי שובק, כיצד אני יכול להחליט האם לנחות בשדה תעופה או בשטח?" זו שאלה חשובה שעשויה להיות ההבדל בין תקרית לתאונה. לכל המטוסים יש שיעורי גלישה שונים כשהמנוע כבוי, אולם חוק כללי הינו שעליך להיות מסוגל לגלוש לכל מקום בתחום של 45 מעלות תחת המטוס. ישנם מטוסים טובים יותר, אחרים פחות. באופן טבעי, גם לרוח השפעה משמעותית על מרחק הגלישה שלך. הדבר הראשון שעליך לעשות הינו לקזז את המטוס למהירות הגלישה הטובה ביותר שלו. האם אתה יודע למה הכוונה במטוס שאתה מטיס? עתה כוון את המטוס לאזור הנחיתה המיועד שלך, ובעודך שומר את המהירות הנאותה..



זה נקרא כך מתוך סיבה.... : כמו משיכה בגובה נמוך, מהירות גבוהה, זהו תמרון הנראה נעים עד שהדברים משתבשים. אתם רוצים לאפשר לעצמכם או לנוסעים שלכם מבט טוב וקרוב במשהו על הקרקע, לפיכך אתם מנמיכים, מאיטים את המטוס ומטים כנף בחדות בכדי לשמור הקפה הדוקה סביב נקודה זו. במהירות נמוכה, גורם העומס המוגבר הנכפה על ידי הפניה, גורם למטוס להתחיל להנמיך, אולם אתם רוצים להישאר מספיק איטיים על מנת לבחון את מה שאתם מסתכלים אליו, כך שאינכם מוסיפים כוח. במקום זה, אתם מושכים את מוט ההיגוי, ובו זמנית מהדקים את הפנייה ומגדילים את זווית ההתקפה. זה עתה הכנסתם עצמכם להזדקרות מואצת קלסית.

