

629.1

R-97

Բ Գ Կ Բ ՈՂՍՅԻՆ
Ո Ի Ժ Ե Ր Ի
Վ.Ա.ԲԶՈՒԹՅՈՒՆ

120
AUG 20 1937
ՊՍ.ՇՏՈՆՆԵՑԱԿԱՆ
ՈԳՏԱԳՈՐԾՄԱՆ
Հ Ա Մ Ա Ր

ԹՐԻԶՔԻ ՏԵԽՆԻԿԱՆ

Մ-2 ԻՆՔՆԱԹԻՌՈՎ
ՄՈՏՈՐ M-11

ՊԵՏԱԿԱՆ ՀՐԱՏԱՐԱԿԶՈՒԹՅՈՒՆ
ՅԵՐԵՎԱՆ—1937

629.1
Թ-97

128

Բ Գ Կ Բ Ո Դ Ա Յ Ի Ն
Ո Ի Ժ Ե Բ Ի
Վ Ա Ր Զ Ո Ւ Թ Յ Ո Ւ Ն

Պ Ա Շ Տ Ո Ն Ե Յ Ա Կ Ա Ն
Ո Գ Տ Ա Գ Ո Ր Ծ Մ Ա Ն
Հ Ա Մ Ա Ր

629.1
Թ-97 *պ.*

ԹՈՒԻԶՓԻ ՏԵԽՆԻԿԱՆ

Y-2 ԻՆՔՆԱԹԻՈՎ

ՎՅՈՐ M-11

Ուսումնական ձեռնարկ
ողաչուների ու պիլոսների
դպրոցների կուրսանների
յեկ ունգնդիրների ու յերիսասարդ
ողաչուների (պիլոսների) համար

ԹԱՐԳՄ. Պ. ԱԹԱՅԱՆ

ՊԵՏԱԿԱՆ ՀՐԱՏԱՐԱԿԶՈՒԹՅՈՒՆ
ՅԵՐԵՎԱՆ — 1937

19 APR 2013

19.203

128



685
37

1

ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԿԱՐԳԸ ՅԵՎ ՈՒՇԱԴՐՈՒԹՅԱՆ ԲԱԾԽՈՒՄԸ ՈՒՂՂԱՆԿՅՈՒՆ ՄԱՐԾՐՈՒՏՈՎ ԹՈՒՉՔԻ ԺԱՄԱՆԱԿ

1. ԹՈՒՉՔԻՑ ԱՌԱՋ

1. Հաշվի առնել հրահանգչի ցուցումներն անցյալ թը-
նիչքո մ կատարած սխալների մասին:

2. Հաշվի առնել վերաթռիչքի (վզլյոտ) առանձնահատկու-
թյունները (կողմորոշներ—որիենտիրներ, արգելքներ, տրամալին-
ներ):

3. Վերհիշել այն տեղերը, վորտեղ պիտի նստել, մոտորի
կանգնելու դեպքում (ալյալ ստարտի պայմաններում):

4. Գնահատել հաշվարկի (ռասչոտ) և նստեցման (պոսադ-
կա) համար զարձում (զախոդ) կատարելու պայմանները (քա-
մու ուժը, նշել հավասարեցման (վիրաֆլիվանիե) սկզբի կետը):

Հավասարեցման սկզբի կետը վորոշելու համար, գործնա-
կանորեն վերցնում են՝ գետնի վերևում ինքնաթիռի թռչելու
կլորացրած թվերը. շախի (խաղաղ յեղանակ) համար—200 մետր.
5 մ/վ քամու համար—150 մ 10 մ/վ քամու համար—100 մ.
15 մ/վ քամու համար—50 մ:

Նայած քամու ուժին, անհրաժեշտ է ինքնաթիռը հավա-
սարեցնել մինչև T-են, վերոհիշյալ հեռավորությունների վրա:
Այդ հեռավորություններն ուղից վորոշվում են աչքաչափով:

Համապատասխան աչքաչափ մշակելու համար, կարելի յե ոգտվել վորոշվելիք հեռավորությունները համապատասխան ու արդեն հայտնի հեռավորությունների հետ համեմատելու յեղանակով: Որինակ, մենք գիտենք, վոր T-եյի և սահմանափակիչի միջև հեռավորությունը 150 մետր է, քամին—10 մ/վ, հետևապես հավասարեցման սկզբի կետը կգտնվի մինչև T-են, վերջինիս և սահմանափակիչի միջև յեղած հեռավորության յերկույերրորդի վրա:

5. Կազմել թռիչքի պլանը (մարշրուտ, նստեցման հարթակներ և այլն):

6. Հարդարել ու կոճկել հագուստը:
7. Հագնել հեռախոսի շլանգը և կոճկել կորդակը (շլեմ):
8. Սրբել ակնոցները ու ստուգել ռետինի ձգվածությունը:
9. Ինքնաթիռի մոտ դալ (նրա ստարտային գիծը դուրս դեկելուց հետո), կանգնել ձախ հարթության յետևում, ֆյուլգելյաժից մեկ քայլի վրա և հրահանգչից թույլտվություն ինդրել ինքնաթիռ նստելու համար:

2. ԻՆՔՆԱԹԻՌԻ ՄԵՋ ՆՍՏԵԼԸ

Նստելու թույլտվություն ստանալուց հետո, աջ ձեռքով բռնել յետևի կարինի ձախ բորտից (յեզրից), աջ վոտը դնել ձախ հարթության վոտնատեղի վրա և, ձգվելով աջ ձեռքով, հարթության վրա բարձրանալ: Ձախ վոտը դուրս բերել դեպի առաջ, լաստանի (ստելաժի) յերկայնությամբ, առջևի կարինի յետևի բորտի հավասարությամբ, ձախ ձեռքով բռնել կենտրոնացման բորտի ձախ մութակից (ստոյկա), իսկ պլանի (ցենտրոպլան) յետևի ձախ մութակից (ստոյկա), իսկ աջ ձեռքով բռնել յերկար դեպի կարինի առջևի բորտի ձախ կողմից: Աջ վոտն անցկացնել բորտի վրայով և նստատեղի վրա դնել: Ձախ ձեռքը դնել առջևի կարինի յետևի բորտի վրա, իսկ աջ ձեռքը՝ յետևի կարինի յետևի բորտի վրա և, ձեռքի վրա հենվելով, ձախ վոտն անցկացնել կարինի մեջ և այդ վոտը դնել կարինի հատակի ձախ կողմի վրա: Ձեռքերն անցկացնել ու դնել իր կարինի կողային բորտերի վրա, նստատեղից վերցնել աջ վոտը և հարմար նստել, ուղղելով իր տակի հագուստը վորպեսզի ծալքեր չլինեն:

3. ԿԱՐԻՆՈՒՄ

1. Թռիչքից վերադարձած կուրսանտից դեկուցում օտանալ մոտորի աշխատանքի ու անոթի (պրիբորի) ցուցմունքների մասին:

2. Համոզվել ինքնաթիռի մեջ նստելու կանոնավորության մեջ:

ա) հարմարեցնել նստատեղն ըստ բարձրության այնպես, վոր առջևի շքոցիկի (կողիբոյոկ) վերևի կտրվածքը յետևինի մեջատեղում լինի:

բ) ստուգել, արդյոք համոճ էն վոտները. հարմարեցնել և հազցնել պեդալները վրայի փոկերը. վոտները պեդալների վրա այնպես պետք է կանգնեն, վոր կրունկը հենվի կարինի հատակին, իսկ ներքանն իր յերկարության $\frac{1}{3}$ -ով, թաթի ծայրից հաշված, սեղմի պեդալը:

գ) վոկերը կիսկ հարմարեցնել հասակի համեմատ ու կոճկել:

դ) միացնել հեռախոսի շլանգը:

3. Ստուգել նյութական մասի սարքինությունը (ուշադրությունը տեղափոխելով վերևից ներքև և ձախից աջ):

ա) ստուգել շքոցիկի մաքրությունը:

բ) ստուգել, սիացված է արդյոք կոնտրոլ կոնտակտն առջևի կարինում:

գ) ստուգել մագնետոնների աշխատանքը կոնտակտները փոխափոխ միացնելով ու անջատելով:

դ) ստուգել յուղի ջերմաստիճանն ու ճնշումը (նորմալ ջերմաստիճանը 70°-ից վոշ ավելի, ճնշումը 2-3 մթնոլորտ):

ե) դերոյի վրա դնել բարձրաչափի (ալտիմետր) սլաքը:

զ) համոզվել, վոր արագության ցուցիչի սլաքը ճիշտ է կանգնած և ընդունիչի (պրիյոմիկ) վրա շապիկ (յետու) չկա:

կ) ստուգել դեկերով դեկավարելու գործողությունը՝ բռնակի ու պեդալների մեծ թափով շարժելու միջոցով, հետևելով համապատասխան դեկերի շեղումներին. բռնակը (ուղչկա) դեպի աջ տալու դեպքում, աջ ելերոնը պետք է բարձրանա. բռնակը դեպի ձախ տալու դեպքում, ձախ ելերոնը պետք է բարձրանա. բռնակը դեպի իրեն քաշելու դեպքում, բարձրության դեկը պետք է բարձրանա. բռնակն իրենից դեպի առաջ տալու դեպքում, բարձրության դեկը պետք է իջնի. աջ պեդալը դեպի առաջ տալու դեպքում, ուղղության դեկը պետք է թեքվի դեպի

աջ. ձախ պեղալը դեպի առաջ տալու դեպքում, ուղղութեան ղեկը պետք է թեքվի դեպի ձախ. բացի այդ, ուշադրութեամբ դարձնել, արդյոք լյուֆտ չկամ և բավականին լիակատար են թեքվում ղեկերը:

ը) համոզվել, վոր բարձունքային գաղի սեկտորը փակած է (քաշած է դեպի իրեն մինչև դեմ առնելը):

թ) ստուգել, բաց է արդյոք բենզինի ծորակը (բռնակը պետք է կանգնած լինի ուղղաձիգ դեպի ներքև. բռնակի հորիզոնական դրութեամբ յեղած ժամանակ ծորակը փակ է):

ժ) զննել կարիների հատակը (չկան արդյոք կողմնակի առարկաներ):

ժա) մոտորիստից զեկուցում ստանալ ինքնաթիռի ու մոտորի հետթռիչքային զննութեան հետևանքների մասին, պահամաններում (բաք) բենզինի ու յուղի քանակի մասին, նույնպես և այն բոլոր աշխատանքների և նորոգումների (նույնիսկ ամենամանր) մասին, վոր կատարել է մոտորիստը թռիչքներից առաջ:

4. Ձեկուցել հրահանգչին թռիչքի համար պատրաստ լինելու մասին և կրկնել առաջադրութեանը:

4. ԱՐՏԱՂԵԿՈՒՄԻՅ ԱՌԱՋ

Հրահանգչից թույլտվութեան ստանալուց հետո.

1. Հագնել ակնոցները:

2. Իր շուրջը նայել:

ա) դեպի ձախ յետ. մարդ չկամ արդյոք պոչի մոտ.

բ) դեպի ձախ. արդյոք միաժամանակ չի արտադեկում մի ուրիշ ինքնաթիռ:

գ) դեպի ձախ առաջ. արդյոք արգելքներ չկան, կողմորոշ (որիննտիր) ընտրել վերաթռիչքի համար, մարդ չկամ արդյոք շասիի և մոտորի մոտ.

դ) դեպի աջ առաջ. գտնվում է արդյոք ուղեկցողը հարթութեան մոտ, արդյոք միաժամանակ չի արտադեկում մի ուրիշ ինքնաթիռ:

ե) դեպի աջ յետ. մարդ չկամ արդյոք պոչի մոտ, յետևում արդյոք ղեկող ինքնաթիռ չկամ:

զ) հայացքը փոխադրելով դեպի կողմորոշը, նայել ուղեկցողին, վորը սահմանված ազդանշանով (ձեռքը գլխարկին դնելով) արտադեկելու թույլտվութեան և տալիս:

3. Կանխում (ոպերեժենիե) տալ կիսով չափ:

5. ՂԵԿՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ

1. Սահուն կերպով տալ գաղի սեկտորը մինչև պտույտների անհրաժեշտ 600-800 քանակը:

2. Ինքնաթիռի տեղից շարժվելու ժամանակ բռնակը պահել ամբողջովին դեպի իրեն քաշած վիճակում. դեկման (ռուլենիե) ժամանակ բռնակը պահել միջին դրութեամբ, «չեզոք» և «դեպի իրեն» դրութեան մեջ:

(Յեթե անբողոքի մակերևույթը խրոտ կամ անհարթ է, բռնակը շարունակ պետք է պահել ամբողջովին դեպի իրեն քաշած դրութեամբ):

3. Գաղի սեկտորով աշխատել սահուն կերպով, մանր շարժումներով, վորոնք կապակցված պիտի լինեն՝ գետնի նկատմամբ ինքնաթիռի առաջ շարժման հետ: Պտույտները պակասեցնել արագութեան ավելացման հենց սկզբում, ավելացնել արագութեան պակասեցման հենց սկզբում: Ղեկման արագութեան արագ զննցող մարդու արագութեանից ավելի չպիտի լինի:

4. Կատարել ԵՂԱՌԱՅՈՒՄԻՅԱՆ գործողութեաններն արտադեկումից առաջ սահմանված կարգին համապատասխան: Յուրաքանչյուր 5-7 քայլից հետո կրկնել զննումը.

ա) ձախից վայրի ու ինքնաթիռների զննումը.

բ) ձախ թևի մոտի ուղեկցողի (յեթե այդպիսին կա) ազդանշանների դիտումը.

գ) առջևում ընկած վայրի (արգելքների բացակայութեան և առաջադրած ուղղութեամբ արտադեկման ճշտութեան ստուգում)

դ) աջ թևի մոտի ուղեկցողի ազդանշանների դիտումը.

ե) ինքնաթիռների և վայրի զննումն աջից.

զ) վայրի և ինքնաթիռների զննումը յետևից. և նորից բոլոր վերոհիշյալները կրկնութեան կատարել:

Ուղեկցողները յուրաքանչյուր նույն չափի ժամանակամիջոցից հետո զննում են.

ա) վայրն առջևում.

բ) վայրն ու ողը աջ ու ձախ կողմերում.

գ) վայրն ու ողը յետևում.

դ) ղեկողի ազդանշանները:

5. Ստարտերի գիծն արտադեկելուց հետո, մոտորի պտույտները պակասեցնել մինչև ամենափոքր չափերը և ամբողջովին փակել կանխումը:

6. ՄՏԱՐՏԵՐԻ ԳԾԻ ՎՐԱ

1. Մտքունն արագ ստուգել, արդյոք ամեն ինչ պատրաստ է թռիչքի համար (կրեն չկա՞ արդյոք տրաքված կամերի պատճառով, կոճկված են արդյոք փոկերը, հեռախոսը, ստուգել ճնշումը, յուղի ջերմաստիճանը և այլն):

2. Ձեռքով ցույց տալ և արագ թվել բոլոր արգելքները (ձախից աջ) անողորմի վրա, սահմանների վրա և ուղղանկյուն ձարշրուտով թռչող ինքնաթիռները:

3. Կողմորոշ նշել վերաքոնիչի համար:

4. Այլ ձեռքը բարձրացնելով, ստարտ խնդրել և համոզվել, վոր արտաթռիչք թռչալատրող ազդանշան է տրված, և մի ուրիշ ինքնաթիռ չկա, վորը նույնպես արտաղեկում է կատարում զեպի ստարտի պիծը:

7. ՎԵՐԱԹՐՈՒԻՉՔ

Վերաթռիչքը բաղկացած է հետևյալ տարրերից.

1. Հաստատ համոզում, վոր արգելքներ չկան վերաթռիչքի համար և ամենից առաջ շարժման ուղղությամբ՝ վերաթռիչքից առաջ շրջահայեցության կանոններին համապատասխան:

2. Գաղի ավելացում և պոչի բարձրացում:

3. Վազք բարձրացրած պոչով, պահպանելով ուղղությունը զեպի առաջուց ընտրած կողմորոշը:

4. Պոկում (ոտրիվ) և պահում (վիդերժիվանիե) զեանի վերևում անհրաժեշտ 100 կմ/ժամ արագություն զարգացնելու համար:

Շրջահայեցության կազմը յեվ կուրսանի գործողությունները վերաքոնիչից առաջ.

1. Վերաթռիչքի համար թռչալատրություն ստանալով ստարտերից, շուրջը նայել (ձախից աջ).

ա) արդյոք ձախից ինքնաթիռ չկա՞, վորը պատրաստվում է վերաթռիչք կատարել:

բ) արգելքներ չկան արդյոք առջևում:

գ) զննել ողը նստեցման գծի վերևում (չկա՞ արդյոք մի ուրիշ մեքենա, վորը գնում է յերկրորդ շրջանը կամ նստեցում է կատարում մերձաձգումով (պողայագիվանիե):

դ) ուշադրությունը փոխադրելով վերաթռիչքի համար ընտրած կողմորոշի վրա, ուղեկցողից թռչալատրություն ստանալ արտաթռիչք կատարելու համար:

2. Լիովին կանխում տալ, հետո սահուն կերպով ավելացնել մինչև լրիվ չափը մոտորի պտույտները (մոտավորապես 6 համբարքով):

Շարժունն սկսելու հետ միասին, բռնակը սահուն կերպով զեպի առաջ սեղմելով, ինքնաթիռի կապտը գնել վաղքի դրության մեջ և այդ դրությունը պահպանել մինչև զեանից պոկվելը:

Վաղքի սկզբի մոմենտից ուշադրությունը բաշխվում է յերեք ուղղությամբ.

ա) պտույտների ավելացման համաչափության պահպանում, միաժամանակ լսողությամբ ստուգելով մոտորի աշխատանքը:

բ) ինքնաթիռի շարժման ուղղության պահպանում, հաշտցքը պետք է սահի (դրոխն անշարժ պահելով) ֆյուզելյաժի առջևի մասի ձախ կողմի վրայով, միաժամանակ ուղղվելով զեպի հորիզոնի վրայի կողմորոշները, վորոնք դասավորված են վաղքի գծում:

Վերաթռիչքի ժամանակ պետք է նայել վաղքի ժամանակ մինչև պոկումի մոմենտը՝ կապտի շքոցիկից զեպի ձախ, ֆյուզելյաժի յերկայնությամբ զեպի հորիզոնը (նշած կողմորոշը), հետևելով կապտի հորիզոնին մոտենալուն, ըստ պոչի հետզհետե մինչև նրա նորմալ դրություն բարձրանալը. կապտի վրայով չպետք է նայել, վորովհետև այդ կարող է պոչի անկանոն բարձրացում առաջացնել:

Հորիզոնի գծի նկատմամբ կապտի նորմալ, լավ վարժած դրության պահպանում (պոչի բարձրացման աստիճանը):

Պոչը ճիշտ բարձրացնելու զեպքում, ինքնաթիռը, աբաթություն զարգացնելով, պոկվում է ինքն իրեն:

Այն զեպքերում, յերբ բռնակն առաջ է տրվում, պոչը սահուն կերպով ու ճիշտ բարձրացնելու համար, պոչի նորմալ չափով բարձրանալու մոմենտին, բռնակը սովորաբար իր տեղն է մտում. իսկ յեթե պոչն ուժեղ թափով եր բարձրանում, ապա հարկ է լինում բռնակը համաչափորեն զեպի իրեն քաշել, հորիզոնական թռիչքի գծի վրա ինքնաթիռի հաստատվելուց հետո, պոչի ավելորդ բարձրացումից խուսափելու համար:

Ընդհակառակը, բռնակը թուլը և անվճռականորեն առաջ
պեղմելու դեպքում, ինքնաթիռը կարող է արագություն զար-
գացնել և պոկվել գետնից սոչ բավականաչափ բարձրացած պո-
չով: Այդ դեպքում բռնակի առաջ սեղմումը կշարունակվի նաև
ինքնաթիռը գետնի վերևում պահելու ժամանակամիջոցում:

3. Բարձրացած պոչով վազքի պրոցեսում պետք է.

ա) վերջնականապես համոզվել, վոր մոտորը նորմալ է աշ-
խատում (լսողությամբ):

բ) հետևել պոչի բարձրացման աստիճանին.

գ) պահպանել ուղղությունը և սպասել, վոր ինքնաթիռն
ինքը պոկվի գետնից, թույլ չտալով, վոր ինքնաթիռը պոկվի
բռնակը ձիգ տալու հետևանքով:

Պոկումը վորոշվում է գետնին հրումների դադարումով:

Պոչի նորմալ բարձրացումը պայմանավորվում է ինքնա-
թիռի արագության առկայությամբ: Ուժեղ քամու ժամանակ
պոչը պետք է ավելի արագ բարձրացնել, կիսաբարձրացրած
պոչով պոկումից խուսափելու համար: Սաղաղ յեղանակի կամ
ուղեկից քամու ժամանակ չպետք է շտապել պոչը բարձրացնե-
լու, վորովհետև այդ կարող է ցատկումներ առաջացնել:

Յեթև գետնի անհարթության կամ այլ պատճառների հե-
տևանքով, ինքնաթիռը գետնից վաղաժամ է պոկվում և վոչ
բավարար վերամբարձ ուժի պատճառով նորից է իջնում գե-
տնին, ապա պետք է բռնակի դեպի իրեն համաչափ շարժումով
մեղմացնել գետնին դիպչելու թափը:

4. Ինքնաթիռի գետնից բաժանվելու ժամանակ, հայացքը
փոխադրել գետնի վրա, յերկաչնակի առանցքից 20-25⁰ դեպի ձախ
և 30-15 մետր դեպի առաջ այնպես, վոր, հետևելով բարձրու-
թյանը, միևնույն ժամանակ աչքաթող չարվի ուղղությունը և
թույլ չտրվի, վոր կրեն զոյանա: Ինքնաթիռը պահվում է գե-
տնի վերևում 0,75 մ բարձրության վրա մինչև 100 կմ/ժամ արա-
գությունը:

Ուշադրության բաշխումը.

ա) պահպանել բարձրությունը, բռնակը համաչափորեն
սահուն կերպով իրենից դեպի առաջ սեղմելով, թույլ չտալով,
վոր ինքնաթիռը վաղաժամ գետնից հեռանա, արագության աճ-
ման հետևանքով. հատկապես կարևոր է խուսափել ցածր պա-
հումից, բռնակն իրենից դեպի առաջ կտրուկ սեղմումից և հետ-
ակներով գետնին կոպիտ կերպով դիպչելուց:

բ) պահպանել ուղղությունը, հետևելով գետնի շարժման
ուղղագծությանն ինքնաթիռի նկատմամբ և տեսողության դաշ-
տում պահելով կողմորոշը՝ վերաթռիչքի ուղղությամբ դեպի հո-
րիզոնը:

գ) վոչնչացնել տարումն ելերոններով (տարումը վորոշվում
է գետնի վազումով դեպի Ֆյուզելյաժի տակը՝ ձախ տարումի
ժամանակ — ձախից, աչ տարումի ժամանակ — աչից, Ֆյուզելյաժի
տակից):

դ) ականջ դնել մոտորի աշխատանքին (մոտորի աննոր-
մալ աշխատանքի դեպքում, անմիջապես, քանի հնարավորու-
թյուն կա նստելու անորոշումի սահմաններում, գազն ու կան-
խումը փակել ու նստեցում կատարել:

Պահումի տեսողությունը վորոշվում է պրակտիկայով և պա-
հումի վերջում արագության ցուցիչին ուղղված արագ հայացքով:

Սահմանափակ տարածություն կամ խրուտ գետին (վարե-
լահող, ցեխ) ունեցող հարթակից վերաթռիչք կատարելու ժա-
մանակ, ինքնաթիռը պետք է, ըստ հնարավորին, ավելի շատ
բեռնաթափել: Սրուտ գետնից պետք է վերաթռիչք կատարել
կիսաթիջեցրած պոչով և հետո անմիջապես բռնակը սեղմել առաջ
և ինքնաթիռը պահել գետնի վերևում:

8. ՎԵՐԵԼԻՔ ՄԻՆՉԵՎ ԱՌԱՋԻՆ ՏԱՐԱԴԱՐՁՈՒՄԸ

Պահումից հետո (արագությունը 100 կմ/ժամ) հայացքը
փոխադրել կապոտին և, բռնակի սեղմումը մի քիչ թուլացնե-
լով, ինքնաթիռի կապոտը սահուն կերպով դնել վերելքի դրու-
թյամբ, աչք դրությունը, վորոշ բեռնավորման ժամանակ, պետք
է առաջուց հայտնի լինի: Ստուգել արագությունը յեթե արա-
գությունը 100 կմ/ժամից պակաս է, միանգամից իջեցնել ինք-
նաթիռի քիթը. յեթե արագությունը 100 կմ/ժամից ավելի
է, քիթը չբարձրացնել, այլ թողնել, վոր արագությունը հաս-
տատվի ինքնաթիռի նույն դրության ժամանակ:

1. Շուրջանակի գննություն կատարել հետևյալ կարգով.
ա) գետինը (մարշրուտը և նստեցման հարթակները) և
ոզը ձախից ու առջևում.

բ) գետինն ու ոզը ձախից, ներքվում.

գ) գետինն ու ոզը յետևում.

դ) ոզը ձախ կողմում.

ե) ողբ ձախից, վերեւում.

զ) ողբ ձախից, առջևում.

ե) կապուտը, հորիզոնը, ուղղութիւնը, կրեներ:

Նույն հաջորդականութեամբ զննվում է նաև աջ կողմը:

2. Արագութիւնը վերելքի ժամանակ պետք է լինի 100 կմ/ժամ: Մոտորի պտույտները—լիակատար:

3. Արագութիւնը պահպանել, դեկալարվելով հորիզոնի նկատմամբ կապուտի դրութեամբ (արագութեան ցուցիչը կիրառվում է միայն կապուտի ճիշտ դրութիւնն ստուգելու համար, նույնպես է հորիզոնի վատ տեսանելիութեան ժամանակ):

Հորիզոնը միջին հաշվով չերեւում է կենտրոնալանի առջևի մութակների և Ֆյուգելյաժի միջև յեղած անկյունների մեջ:

Վերելքի նորմալ դրութիւնից կապուտի թեքման դեպքում, բռնակի սահուն, բայց վճռական շարժումով՝ դեպի իրեն կամ իրենից դեպի առաջ, կապուտը դնել ճիշտ դրութեամբ: Պետք է հետևել, վոր կապուտի ավելորդ բարձրացում չլինի, վորովհետև այդ արագութեան կորուստ է առաջացնում: Ստուգել բարձրութիւն վերցնելու անկյան ճշտութիւնը, արագ հայացք ձգելով արագութեան ցուցիչին: Ստուգել ուղղութիւն պահելու ճշտութիւնը:

4. Ուղղութեանը հետևել հորիզոնի վրա ընտրած կողմորոշի միջոցով (անհրաժեշտ է կողմորոշն ընտրել լավ տեսանելին և ավելի հեռուն, այնպես վոր նա գտնվի կապուտի ձախ յեզրի յերկայնութեամբ):

Կողմորոշից ինքնաթիռի կապուտի շեղումների դեպքում, պեղալների փոքր շարժումներով դեպի այս կամ այն կողմը, ինքնաթիռը պահել դեպի մի կողմը դառնալուց:

5. Ստուգել կրեներների բացակայութիւնը: Կրեներների բացակայութեանը վորոշվում է՝ հորիզոնի նկատմամբ վերելի և ներքևի հարթութիւնների դրութեան զուգահեռութեամբ, «մատիաններից» (պահպանիչ հարթութիւնների առաջակիսների ժապավենների տատանումներից) և կենտրոնալանի մութակների հիմքերից մինչև հորիզոնը յեղած հեռավորութիւնների հավասարութեամբ:

Պետք է հիշել, վոր կրեներ գոյանալու ժամանակ, ինքնաթիռը ձգտում է թեքվել դեպի կրեների կողմը և վոր այդ պատճառով էլ, բռնակը շարժելով դեպի կրեների հակառակ կողմը՝

կրեները վերացնելու համար, հարկ է լինում ողնել հակառակ վորտի համաչափ շարժումով՝ ուղղութիւնն ուղիղ գծով պահպանելու համար:

6. Զննել գետինն ու ողբ ձախից ու աջից առջևում թռիչքի ուղղութիւնից 90°-ի չափով:

7. Ստուգել անոթների ցուցմունքների ճշտութիւնը, հատուկ ուշադրութիւն դարձնելով յուղի ճնշմանն ու ջերմաստիճանին: Յեթե ճնշումը 3 մթնոլորդից պակաս է, շարունակել ու վերջացնել թռիչքն ուղղանկյուն մարշրուտով: Յեթե ճնշումը 0-է, ստուգել, թե արդե՞ք մանոմետրի սլաքը մի լրիվ շրջան չի անցել (նայել, թե սահմանափակիչի վոր կողմից է գտնվում սլաքը, կամ պակասեցնել մոտորի պտույտները մինչև 1400), նախապես սեղմելով ինքնաթիռը դեպի հորիզոնական թռիչքի գիծը. յեթե սլաքը (ճնշման ցուցիչը) սկսել է շարժվել դեպի ժամացույցի սլաքի շարժման հակառակ կողմը, այդ նշանակում է, վոր ճնշումը մեծ է. ալդ դեպքում առաջադրութիւնը կարելի է կատարել (բացի արտաեւրոդրոմային թռիչքից): Յեթե ճնշումն իսկապես հավասար է 0-ի, թռիչքն ավարտել ուղղանկյուն մարշրուտով:

8. Մոտորի վատ աշխատելու դեպքում, լիակատար հանգըստութիւն պահպանել, չհիմնավորված վճիռներ չընդունել անբողբոմից դուրս նստեցում կատարելու համար: Դանի վոր ժամանակը թույլ է տալիս, պահպանելով թռիչքի նորմալ արագութիւնը, համոզվել, վոր մոտորի վատ աշխատանքն ողաչուի սխալ գործողութիւնների հետևանքը չէ (չի բացել բենզինի ծորակը, բացել է բարձունքային գազը, չի միացրել յերկու մագնետոնները), առանց ցտրադատում կատարելու վաս աւխասոզ մտտով: Այն բոլոր դեպքերում, յերբ մոտորի պտույտները 1300-ից պակաս են, պետք է թռիչքն ավարտել ուղղանկյուն մարշրուտով, առանց բարձրութիւն վերցնելու, և նստեցում կատարել իր անբողբոմում: Այդպիսի թռիչքի ժամանակ հատուկ ուշադրութիւն նվիրել՝ տարադարձման ժամանակ պատշաճ արագութիւն պահպանելուն:

9. Յեթե մոտորը կանգ է առնում վերելքի ժամանակ, առաջին հերթին իրեն ապահովել արագութեամբ, անմիջապես սավառնման անկյուն տալ և նստել առաջուց նշած հարթակի վրա: Մինչև 100 մ բարձրութիւնը անհրաժեշտ է նստեցում

Պատարել, վորպես կանոն, ուղիղ իր առջևում, իսկ յեթե առջե-
վում արգելքներ կան, ապա ինքնաթիռի բացահայտ շարժվածքի
առաջն առնելու համար, արգելքից խուսափելու նպատակով, թույլ
ե տրվում փոքր արտադարձումներ կատարել 45° դեպի աջ և
ձախ, նայած պարագային: Պետք է հնարագիտություն և խելա-
ցի ձեռներեցություն ցուցաբերել:

9. ԱՌԱՋԻՆ ՏԱՐԱԴԱՐՉՈՒՄ (ՎԵՐԵԼԻՔԻ ԺԱՄԱՆԱԿ)

1. 100 մետր բարձրության վրա ինքնաթիռի կապուտը
սեղմել սինչև 110 կմ/ժամ արագություն ստանալը:
2. Շրջահայեցություն կատարելով սահմանված կարգին
համապատասխան, համոզվել, վոր վոչ մի ուրիշ ինքնաթիռ չի
խանգարում տարադարձում կատարելուն, կողմորոշ նշել տարա-
դարձումից դուրս բերելու համար (տարադարձման կողմում):
3. Ստուգել արագությունը (110 կմ/ժամ):
4. Իննակով ու վոտով միաժամանակ սահուն շարժում
կատարելով, ինքնաթիռը մտցնել տարադարձման մեջ:
5. Տարադարձման առաջին մոմենտին ուշադրությունն
ուղղել աջն բանին, վոր կապուտը դարձումն սկսի կրեն գույնա-
րու սկզբի հետ միաժամանակ:
6. Ստուգել արագությունը և դարձումների ցուցիչի գնդի-
կի դրությունը (վերջինս, վիրաժի ժամանակ դեկերի ճիշտ հա-
մակարգման (կոորդինացիայի) դեպքում, պետք է լինի կենտրո-
նում):
7. Յերբ կրենը հասել է 30°-ի, կրենի այդ մեծությունը
պահպանել, բռնակը սեղմելով դեպի տարադարձման հակառակ
կողմը:
8. Կապուտի—հորիզոնի միջոցով ստուգել դարձման արա-
գությունը և գնդիկի դրությունը:
9. Հայացք ձգել դեպի տարադարձման կողմը (արդյոք
մոտերքում ուրիշ ինքնաթիռներ չկան և ժամանակը չէ տարա-
դարձումից դուրս բերելու համար):
10. Նորից ստուգել կապուտի դրությունը հորիզոնի նկատ-
մամբ և արագության ցուցիչը, կրենի մեծությունը, գնդիկի
դրությունը և այլն:
11. Տարադարձումից դուրս բերելն սկսել, նշած կողմորոշին
30° չհասած:

12. Տարադարձումից դուրս բերելու ժամանակ արագու-
թյունը պահպանելու համար, պետք է բռնակը մի քիչ սեղմել
իրենից դեպի առաջ:

13. Ղեկերի (բարձրության ու դարձման) համակարգված
գործողություններով պետք է ձգտել, վոր դարձման դադարումը է
կրենից դուրս գալը միաժամանակ տեղի ունենան, ըստ վորում
հիմնական ուշադրությունը դարձնել 100 կմ/ժամ արագություն
պահպանելուն:

14. Առաջադրած կրենը պահպանելու համար հիմնական
կողմորոշներ կլինեն՝ հորիզոնի նկատմամբ կենտրոնայանի ուս-
շալկայի (կրենը 45°-ի, յեթե ուսշալկան հորիզոնի նկատմամբ
զուգահեռ դրությամբ է գտնվում) և կիսատուփի առջևի տանող
ժապավենի—28° դրությունները:

15. Դարձման մշտական արագությունը պահպանելու հա-
մար կողմորոշ է ծառայում կապուտի հավասարաչափ շարժումը
հորիզոնի վրայով:

16. Սահումի (սկզբների) ցուցիչի գնդիկի ոգտագործման
կանոնը հետևյալն է. փոքր շեղումը վերացվում է բռնակով
«գնդիկը գնում է բռնակի յետևից» կանոնի համաձայն. գնդիկի
մեծ շեղման ժամանակ, ոգտվել հետևյալ կանոնով. «վոտքով
սեղմել այն պեղայը, վորի կողմն է պնացել գնդիկը»:

17. Մխալները տարադարձման ժամանակ.

Տարադարձման մեջ մտցնելու ժամանակ:

ա) ինքնաթիռն արգեն կրեն է տվել, բայց դեռ դարձում չի
կատարում—ուշ կամ քիչ է տված վոտը, փշումը ներսի կող-
մից է, գնդիկը թեքվել է դեպի ներսի կողմը:

բ) ինքնաթիռը արդեն դարձում է կատարում վոչ բավակա-
նաչափ կրենով—ուշ կամ քիչ է տված կրենը, վոտն ավելի շատ է
տված կրենի նկատմամբ, փշումը դրսի կողմից է, գնդիկը
թեքվել է դեպի դրսի կողմը:

Հաստատված տարադարձման ժամանակ.

ա) ինքնաթիռն դանդաղ է դարձում կատարում—վոտը քիչ է
աված, գնդիկը թեքվում է դեպի ներսի կողմը:

բ) ինքնաթիռը արագ է դարձում կատարում, պոչը հեռու
տանելով—վոտը օտ է աված տարադարձման համար, գնդիկը թեք-
վում է դեպի դրսի կողմը:

գ) քիթը բարձրանում է—բռնակը օտ է ֆաօած դեպի իրեն.

դ) կորչում է կամ ավելանում է արագությունը տարա-
դարձման ժամանակ (բռնակը թերաձգելու կամ գերաձգելու
հետեւանք է):

Տարադարձումից դուրս բերելու ժամանակ.

ա) ինքնաթիռը տարադարձումից դուրս է յեկել, բայց կրենն
ամբողջովին դեռ չի վերացված—կրենը դանդաղ է վերացվում.

բ) ինքնաթիռը դեռ չի վերջացրել դարձումը, իսկ կրենն
արդեն վերացված է ամբողջովին, տարադարձման վերջն առանց
կրենի չե կատարվում, պոչը հեռու տանելով—հալառակ վոչը
քիչ է սված.

գ) ինքնաթիռի քիթը վեր է բարձրացրած (իջնում է արա-
գությունը) սարգարձումից դուրս բերելու ժամանակ. բռնակը չի
սեղմվում իրենից դեպի առաջ.

դ) տարադարձումը 90°-ից ավելի կամ պակաս է կատարած
և ավարտած է սխալ ուղղությամբ դուրս բերելով—հետևանք է՝
տարադարձումից դուրս բերելու ժամանակ նշած կողմորոշի
նկատմամբ դեկերով վոչ ժամանակին և վոչ բավականին ճիշտ
աշխատելու:

Գրեթե բոլոր սխալները տարադարձման ժամանակ տեղի
յեն ունենում բռնակի, վոտի շարժումների և մոտորի պտույտնե-
րի ղեկավարման վոչ ճիշտ համակարգման հետևանքով:

18. Յեթե տարադարձման ժամանակ մոտորը կանգ է առ-
նում, առաջին հերթին անհրաժեշտ է մեքենան փոխադրել սա-
վառնման անկյան (պահպանելով 110 կմ/ժամ արագությունը),
ապա տարադարձումից դուրս բերել և հետո հաշվարկ կատա-
րել դեպի ընտրած հարթակը:

10. ՎԵՐԵԼԻՔ ԱՌԱՋԻՆ ՏԱՐԱԴԱՐՁՈՒՄԻՅ ՀԵՏՈ

Տարադարձումից դուրս բերելուց հետո.

ա) շրջահայեցողություն կատարել սահմանված կարգով,
ստուգել տարադարձումից դուրս բերելու ուղղության ճշտու-
թյունը և, կարիք չեղած դեպքում, ուղղում մտցնել:

բ) պակասեցնել մոտորի պտույտները 50-100 պս/րոպեյի
(նայած ինքնաթիռի և մոտորի վորակին), դրա հետ միաժամա-
նակ, բռնակը սեղմելով, պակասեցնել Ֆյուզելաժի թեքումն
այն հաշվով, վոր պահպանվի 100 կմ/ժամ արագությունը, ստուգել
արագությունը՝ արագության ցուցիչի միջոցով:

գ) ստուգել մոտորի աշխատանքի կոնտրոլ անոթները (յու-
դային մանոմետրը և ջերմաչափը):

Մնացածում վերելքն առաջին տարադարձումից հետո կա-
տարվում է այնպես, ինչպես առաջին տարադարձումից առաջ:

Թռիչքի ժամանակ պետք է շարունակ իրեն հաշիվ տալ,
թե ուր պիտի նստել մոտորի կանգնելու դեպքում:

Մոտորի վատ աշխատանքի ժամանակ.

ա) լիակատար հանգստություն պահպանել:

բ) առաջին հերթին ապահովել պահանջվող արագությունը,
ինքնաթիռն անմիջապես փոխադրելով սավառնման.

գ) հաշվարկ կատարել դեպի նշված հարթակը, հաշվի առ-
նելով քամին ու բարձրությունը, և բոլոր ժամանակ չմոռանալ
սավառնման 100 կմ/ժամ արագություն պահպանելու մասին.

դ) տարադարձում չկատարել, առանց 110 կմ/ժամ արագու-
թյուն սահմանելու, և, չեթե մոտորը կանգ է առել 100 մետր
բարձրությունից ավելի ցածր, վորպես կանոն, պետք է նստել
ուղիղ իր առջևում, սակայն չպետք է նստել ուղղակի արգելքի
վրա, իսկ չեթե հնարավորություն կա, մինչև 45° դարձնելով
դեպի աջ կամ ձախ, նստել ազատ տեղը. պետք է ճարտարամը-
տություն, խելացի նախաձեռնություն ցուցաբերել:

ե) մինչև հարթակը թերաձգման դեպքում, չեթե հնարավո-
րություն կա, ոգտագործել մոտորի պտույտների մնացորդը,
անպլամանորեն վառումն անջատելով գետին իջնելուց առաջ:

զ) չեթե ժամանակը թույլ է տալիս, աշխատել մոտորի
վատ աշխատանքի պատճառը վորոշել (արդյոք փակած չե՞ բեն-
զինի ծորակը, անջատած չե՞ կոնտակտը, բաց չե՞ բարձունքային
ծորակը, փակած չե՞ կանխումը) և վերացնել այն.

է) նստեցումից առաջ փակել զազը, կանխումը, անջատել
վառումը (հրահանգչի հետ միասին վարժական հարկադրված
նստեցումներ կատարելու ժամանակ վառումը չի անջատվում):

ը) չտատանվել և չփոփոխել վճիռը, մանավանդ այն դեպ-
քերում, յերբ հարկ է լինում դարձում կատարել փոքր բարձ-
րության վրա.

թ) սահմանափակ չափ ունեցող հարթակի վրա նստելու
հաշվարկ կատարելու ժամանակ, բարձրության (մոտ 50 մետր)
պաշար թողնել այն հաշվով, վոր, կարիք չեղած դեպքում, հաշ-
վարկը ճշտվի սահմանի միջոցով:

587



11. ՅԵՐԿՐՈՐԴ ՏԱՐԱԴԱՐՁՈՒՄ

1. Յերկրորդ տարադարձումը կատարվում է ստարտից այնպիսի հեռավորություն վրա, վոր տարադարձումից հետո թևի կոնսոլը չծածկի նստեցման հարթակն իր բոլոր նշաններով: Յերկրորդ տարադարձման սկզբի համար լրացուցիչ կողմորոշ և հանդիսանում 40° անկյունը՝ ներքևի թևի յետևի յեզրի և դեպի T-են ուղղած հայացքի միջև:

2. Տարադարձումից դուրս գալը և յերկրորդ տարադարձումից մինչև յերրորդ տարադարձումը յեղած ուղին պետք է զուգահեռ լինեն նստեցման նշաններին:

3. Ստուգելով իր գրուծյունը T-եյի նկատմամբ, ստուգել մոտորի աշխատանքը կոնտրոլ անոթների ցուցմունքների միջոցով:

4. Յերկրորդ տարադարձումը կատարվում է նույնպես, ինչպես և առաջինը:

12. ՎԵՐԵԼՔԻՑ ՀՈՐԻՉՈՆԱԿԱՆ ԹՈՒԶՔԻ ԱՆՑՆԵԼԸ

1. 300 մետր բարձրություն վերցնելով, բռնակը սահուն կերպով իրենից դեպի առաջ սեղմելով, ինքնաթիռի կապոտը դնել այնպիսի գրուծյամբ, վորը համապատասխանում է հորիզոնական թռիչքին: Դրա հետ միաժամանակ մոտորի պլատոյաները պակասեցնել մինչև միջակ (1300-1400 պլ/րոպե) պլատոյաները: Պատոյաների պակասեցումը կատարել լրողությամբ և հետո ստուգել պլատոյաների հաշվիչի միջոցով:

2. Մոտորի աշխատանքը փորձել հերթով յուրաքանչյուր մագնետոյի միջոցով:

13. ՀՈՐԻՉՈՆԱԿԱՆ ԹՈՒԶՔԻ

1. Գործողություն կարգը և ուղադրություն բաշխումը նույնն են, ինչ վոր վերելքի ժամանակ:

2. Արագությունը պահպանել 100 կմ/ժամ: Մոտորի պլատոյաներն են 1300-1400 պլ/րոպե (նայած ինքնաթիռի քաշին):

3. Կապոտն իր վերին մասով պետք է շոշափի հորիզոնը:

4. Կրենները վորոշվում են նույն կողմորոշներով, ինչ վոր վերելքի ժամանակ:

5. Ուղղությունը պահվում է կողմորոշի միջոցով նույնպես, ինչպես և վերելքի ժամանակ:

6. Շրջանով թռիչքներ կատարելու ժամանակ, մարշրուտը կառուցվում է ուղղանկյունու (տուփիկի) ձևով, հաշվարկը հեշտացնելու համար: Յեթե ստարտի պայմանների հետևանքով այդպիսի ուղղանկյունի կառուցել չի կարելի, ապա անհրաժեշտ է իր մարշրուտը կառուցել այնպես, վոր ճանապարհի մի մասը, մինչև յերրորդ տարադարձումը, T-եյին զուգահեռ լինի:

7. Շրջանայեցությունը կատարվում է այն կարգով, վորը սահմանված է ուղղագիծ թռիչքի համար:

Շրջանայեցություն ժամանակ պետք է հիշել, վոր յերբեք չի կարելի կապոտով ծածկել առջևում գնացող ինքնաթիռը:

8. Առջևից գնացող ինքնաթիռը միշտ պետք է գտնվի կուրսանախ տեսողություն դաշտում՝ ձախ շրջանի ժամանակ— ձախից և աջ շրջանի ժամանակ— աջից:

14. ՅԵՐՐՈՐԴ ՏԱՐԱԴԱՐՁՈՒՄ

Ղեկավարվելով այն բանով, թե T-են և հավասարեցման սկզբի կետը վորքան են գտնվում թևի յետևում, վորոշել տարադարձման սկիզբը (թռիչքի ուղղությունն այդ ժամանակ պետք է ճիշտ զուգահեռ լինի T-եյին): Թույլ(0-5 մ/վայրկ) քամու ժամանակ, տարադարձումն սկսել այն ժամանակ, յերբ հավասարեցման կետը կլինի ելերոնի յետևում, մոտավորապես ելերոնի յերկու լայնքի չափով:

Տարադարձումից դուրս գալը պետք է լինի նստեցման նշաններին զուգահեռ ուղղությունը:

Յերրորդ տարադարձման ժամանակ գործողություն կարգը նույնն է, ինչ վոր առաջին յերկու տարադարձումների ժամանակ: հորիզոնական թռիչքի ժամանակ տարադարձում կատարելիս, կապոտն ավելի ցած կլինի, քան վերելքի ժամանակ տարադարձում կատարելիս:

15. ՅԵՐՐՈՐԴ ՏԱՐԱԴԱՐՁՈՒՄԻՑ ՀԵՏՈ

1. Շրջանայեցություն կատարել: Հաշվել առջևում յեղած ինքնաթիռները:

2. Վորոշել հաշվարկի համար դարձման ճշտությունը (աերոգրոմից հեռու կամ մոտիկ է):

Յեթե հարկավոր է, ուղղել դարձույթը, ներդարձում կատարելով (ավելի շատ դառնալով դեպի անբողոքումը) կամ արտադարձում կատարելով (դառնալով անբողոքից դեպի դրսի կողմը)։ Անբողոքից դեպի դրսի կողմը տարուածի դեպքում, տարուածը վոչնչացնել կուրսի միջոցով։

Յերրորդ տարադարձումից հետո նստեցման հարթակից ճիշտ հեռացման նշանակութունն այն է, վոր հեռու դարձումը զըժվարացնում է հաշվարկը, վորովհետև, նստեցման տեղը հասնելու համար, այդ դեպքում հարկ է լինում անցնել սավառնման յերրորդ տարադարձումից հետո և տարադարձումից դուրս գալու գործողութունը հարկ է լինում կատարել չափազանց մեծ բարձրության վրա. շատ հեռու դարձում կատարելու դեպքում, 90°-ի վոչ մի հաշվարկ չի ստացվի, և կուրսանտը հարկադրված կլինի հաշվարկ կատարել ուղղագծից սավառնելու միջոցով։

Չափազանց մոտիկ դարձում կատարելու դեպքում, հարկ է լինում սավառնման անցնել յերրորդ տարադարձումից հետո շատ ավելի շուտ, վորի հետևանքով չորրորդ տարադարձումը կստացվի ավելի փոքր բարձրության վրա և 90°-ի վոչ մի հաշվարկ նույնպես չի ստացվի, վորովհետև վերջին տարադարձումը կատարելու համար սահմանված բարձրութունն չի լինի։

3. Շրջահայեցութուն կատարել։

4. Հետևելով հավասարեցման կետի և T-եյի տեղափոխությանը՝ առջևի տանող ժապավենի նկատմամբ, պատրաստվել գաղը փակելու և սավառնման անցնելու համար։

5. Գաղը պակասեցնելու մոմենտը վորոշվում է այն անկյունով, վորը գտնվում է՝ T-եյի ուղղությամբ արտադրված գծի և շարժման ուղղության միջև, նույնպես և T-եյի դրությամբ՝ կիսատուփի տանող ժապավենի և «մատիտի» (ժապավենների տատանումների սահմանափակիչ) նկատմամբ։ Նրմալ պայմաններում, 5 վ/վալի քամու ժամանակ, T-են կառաջաձգվի տանող ռասչալկայի վրա, «մատիտից» $\frac{1}{2}$ մետր ցածր։

Շտիլի (խաղաղ չեղանակի) ժամանակ T են առաջաձգվում և մոտավորապես ռասչալկայի վրա։ Ուժեղ քամու ժամանակ T-են հեռանում և ռասչալկայից և ավելի մոտենում է ֆյուզիլյաթին (նայած քամու ուժին)։

16. ՍԱՎԱՌՆՄԱՆ ԱՆՑՆԵԼԸ

1. Սավառնման անցնելու համար, նախքան մոտորի պտույտներն ամբողջովին պակասեցնելը, բռնակը շարժելով իրենից դեպի առաջ, սավառնման անկյուն ստեղծել, հետո բոլորովին պակասեցնել մոտորի պտույտները, ամբողջովին փակել կանխումը և ուշադրությամբ հետևել մշտական արագությունը և սավառնման անկյունը պահպանելուն։ Ճիշտը կանոնավորված Y—2 ինքնաթիռը կաշուն է սավառնման ժամանակ և ինքն է պահպանում սավառնման այն անկյունը, վորը համապատասխանում է 100 կմ/ժամ արագությանը։

2. Շրջահայեցության կարգը պահպանել նույնը, ինչ վոր ուղղագիծ թռիչքի ժամանակ։

17. ՍԱՎԱՌՆՈՒՄ

1. Ուշադրության բաշխումը նույնն է, ինչ վոր ուղղագիծ թռիչքի ժամանակ։

2. Սավառնման ժամանակ հորիզոնն անցնում է հրահնգչի շրոցիկի վերևի կտրվածքից մինչև կենտրոնալանի առջևի յեզը յեղած հեռավորության մոտավորապես $\frac{1}{3}$ վրա։ Սավառնման ժամանակ արագությունը պահպանել 100 կմ/ժամ։ Մոտորի պտույտները և վառումի կանխումն ամբողջովին փակած պիտի լինեն։

3. Յեթե ինքնաթիռի հեռացումը նստեցման նշաններից ճիշտ է, յերրորդ տարադարձումից հետո սավառնման ուղղությունն սկսվում է նստեցման նշանների հարթությանն ուղղահայաց, իսկ վերջին տարադարձումից հետո՝ նստեցման նշանների (T և սահմանափակիչ) ղուգահեռ։

4. Կրենների բացակայությունը վորոշվում է վերևի հարթության և հորիզոնի ղուգահեռությամբ։

5. Գաղը փակելուց հետո հիմնական խնդիրն այն է, վոր ինքնաթիռը մոտեցնել վերջին տարադարձմանը, հավասարեցման սկզբի կետն ունենալով վորոշ տեղ՝ թևի նկատմամբ։

Նկատելով, վոր հավասարեցման սկզբի կետը սխալ է մոտենում թևին, հաշվարկն ուղղել, ավելի շատ դարձնելով դեպի անբողոքումը (ներդարձում)։ կամ նրանից դեպի շուրս դարձնելով (արտադարձում)։

Յեթե հարկավոր է, ուղղել դարձումը, ներդարձում կատարելով (ավելի շատ դառնալով դեպի անբողոքումը) կամ արտադարձում կատարելով (դառնալով անբողոքումից դեպի դրսի կողմը)։ Անբողոքումից դեպի դրսի կողմը տարուածի դեպքում, տարուածը վոչնչացնել կուրսի միջոցով։

Յերրորդ տարադարձումից հետո նստեցման հարթակից ճիշտ հեռացման նշանակութունն այն է, վոր հեռու դարձումը զըժվարացնում է հաշվարկը, վորովհետև, նստեցման տեղը հասնելու համար, այդ դեպքում հարկ է լինում անցնել սավառնման յերրորդ տարադարձումից հետո և տարադարձումից դուրս գալու գործողութունը հարկ է լինում կատարել չափազանց մեծ բարձրության վրա. շատ հեռու դարձում կատարելու դեպքում, 90°-ի վոչ մի հաշվարկ չի ստացվի, և կուրսանտը հարկադրված կլինի հաշվարկ կատարել ուղղագծից սավառնելու միջոցով։

Չափազանց մոտիկ դարձում կատարելու դեպքում, հարկ է լինում սավառնման անցնել յերրորդ տարադարձումից հետո շատ ավելի շուտ, վորի հետևանքով յորրորդ տարադարձումը կստացվի ավելի փոքր բարձրության վրա և 90°-ի վոչ մի հաշվարկ նույնպես չի ստացվի, վորովհետև վերջին տարադարձումը կատարելու համար սահմանված բարձրութունն չի լինի։

3. Շրջահայեցութուն կատարել։

4. Հետեւելով հավասարեցման կետի և T-եյի տեղափոխությանը՝ առջևի տանող ժապավենի նկատմամբ, պատրաստվել գաղը փակելու և սավառնման անցնելու համար։

5. Գաղը պակասեցնելու մոմենտը վորոշվում է այն անկյունով, վորը գտնվում է՝ T-եյի ուղղությամբ արտադրված գծի և շարժման ուղղության միջև, նույնպես և T-եյի դրությամբ՝ կիսատուփի տանող ժապավենի և «մատիտի» (ժապավենների տատանումների սահմանափակիչ) նկատմամբ։ Նորմալ պայմաններում, 5 վ/վալթի քամու ժամանակ, T-են կառաջաձգվի տանող ռասչալկայի վրա, «մատիտից» $\frac{1}{2}$ սետր ցածր։

Շտիլի (խաղաղ չեղանակի) ժամանակ T են առաջաձգվում և մոտավորապես ռասչալկայի վրա։ Ուժեղ քամու ժամանակ T-են հեռանում է ռասչալկայից և ավելի մոտենում է ֆյուզելիջաթին (նայած քամու ուժին)։

16. ՍԱՎԱՌՆՄԱՆ ԱՆՑՆԵԼԸ

1. Սավառնման անցնելու համար, նախքան մոտորի պտույտներն ամբողջովին պակասեցնելը, բռնակը շարժելով իրենից դեպի առաջ, սավառնման անկյուն ստեղծել, հետո բոլորովին պակասեցնել մոտորի պտույտները, ամբողջովին փակել կանխումը և ուղադրությամբ հետևել մշտական արագութունը և սավառնման անկյունը պահպանելուն։ Ճիշտը կանոնավորված Y—2 ինքնաթիռը կաշուն է սավառնման ժամանակ և ինքն է պահպանում սավառնման այն անկյունը, վորը համապատասխանում է 100 կմ/ժամ արագությանը։

2. Շրջահայեցության կարգը պահպանել նույնը, ինչ վոր ուղղագիծ թռիչքի ժամանակ։

17. ՍԱՎԱՌՆՈՒՄ

1. Ուղադրության բաշխումը նույնն է, ինչ վոր ուղղագիծ թռիչքի ժամանակ։

2. Սավառնման ժամանակ հորիզոնն անցնում է հրահնգչի շրոցիկի վերևի կտրվածքից մինչև կենտրոնականի առջևի յեզրը յեղած հեռավորության մոտավորապես $\frac{1}{3}$ վրա։ Սավառնման ժամանակ արագութունը պահպանել 100 կմ/ժամ։ Մոտորի պտույտները և վառումի կանխումն ամբողջովին փակած պիտի լինեն։

3. Յեթե ինքնաթիռի հեռացումը նստեցման նշաններից ճիշտ է, յերրորդ տարադարձումից հետո սավառնման ուղղությունն սկսվում է նստեցման նշանների հարթությանն ուղղահայաց, իսկ վերջին տարադարձումից հետո՝ նստեցման նշանների (T և սահմանափակիչ) ղուգահեռ։

4. Կրենների բացակայութունը վորոշվում է վերևի հարթության և հորիզոնի ղուգահեռությամբ։

5. Գաղը փակելուց հետո հիմնական խնդիրն այն է, վոր ինքնաթիռը մոտեցնել վերջին տարադարձմանը, հավասարեցման սկզբի կետն ունենալով վորոշ տեղ՝ թևի նկատմամբ։

Նկատելով, վոր հավասարեցման սկզբի կետը սխալ է մոտենում թևին, հաշվարկն ուղղել, ավելի շատ դարձնելով դեպի անբողոքումը (ներդարձում)՝ կամ նրանից դեպի շուտ դարձնելով (արտադարձում)։

6. Յեթե արտադարձումները (ոտվորոտ) համար ժամանակ չկա, վորովհետև մոտենում ե տարադարձման սկիզբը, ապա սխալը պետք ե ուղղել տարադարձումն ավելի շուտ սկսելով (թերաձգման ժամանակ) կամ ավելի ուշ սկսելով (գերաձգման դեպքում): Առաջին դեպքում տարադարձումը կատարել 30⁰-ից պակաս կրենով, իսկ յերկրորդ դեպքում—30⁰-ից ավելի մեծ (բայց 45⁰-ից վոչ ավելի) կրենով և այնպես, վոր տարադարձումից դուրս գալը T-եյի դիմաց լինի և 100 մետրից վոչ պակաս բարձրության վրա:

7. Հավասարեցման սկզբի կետի դրությունը, վերջին տարադարձումն սկսելուց առաջ, մոտավորապես հետևյալը կլինի. խաղաղ յեղանակին (շտիլի ժամանակ) հավասարեցման սկզբի կետը կգտնվի յետևի և թեք մութակների (ստոյկա) մեջտեղում: 5 մ/վայրի քամու ժամանակ հավասարեցման սկզբի կետը կլինի թեք մութակի մոտ: 10 մ/վայրի քամու ժամանակ մութակների առջևի անկյունը ներքևի թևի մոտ ծածկում ե T-են:

Բոլոր վերոհիշյալ կողմորոշներն արդարացի յեն միմիայն ճիշտ 90⁰-ով դեպի T-են դարձում կատարելու ժամանակ և կրենների միանգամայն բացակայելու դեպքում և ոժանդակ նշանակութուն ունեն: Հաշվարկի հիմնական մեթոդը պետք ե լինի ոգաշուրի կատարելության հասցրած աչքաչափը:

18. ՏԱՐԱԴԱՐՁՈՒՄ ՍԱՎԱՌՆՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ

1. Շրջահայեցություն կատարել (տարադարձումների ժամանակ գոյություն ունեցող ընդհանուր կարգով):

2. Ավելացնել սավառնման անկյունը մինչև 110 կմ/ժամ արագության:

3. Հիմնական ուշադրությունը դարձնել տարադարձման կատարման տեխնիկային (արագությանը և համակարգմանը):

4. Ուշադրության բաշխման կարգը տարադարձման ժամանակ նույնն ե, ինչ վոր մյուս բոլոր տարադարձումների ժամանակ, բայց տարադարձման մեջ մտցնելուց հետո պետք ե գնահատել, թե ինչ բարձրության վրա յետացվում տարադարձումից դուրս բերելը և արդյոք ճիշտ կլինի դարձումը T-ելի ուղղությամբ:

19. ՎԵՐՉԻՆ ՏԱՐԱԴԱՐՁՈՒՄԻՑ ՀԵՏՈ

1. Ստուգել արագությունը: Համոզվել, վոր T-են փռած ե, նստեցուր թույլ ե տրված և նստեցման տեղն ազատ ե. դարձումը T-եյի ուղղությամբ ճիշտ ե:

2. Շուրջը նայել, հատուկ ուշադրություն դարձնել աջ կողմին: Ստուգել, արդյոք չի խանգարում նստեցմանը մի վորեվե ուրիշ ինքնաթիռ: Բացի այդ, հաշվել առջևում յեղած ինքնաթիռները. յեթե դրանց թիվն ավելի պակաս լինի, քան հաշված ե յեղել յերրորդ տարադարձումից հետո, պետք ե գնալ յերկրորդ շրջանը:

3. Ստուգել արագությունը:

4. Գնահատել հաշվարկը:

5. Վորոշել հաշվարկի ճշտությունը վերջին տարադարձումից հետո կարելի յե, ոգավելով Ֆյուզելյաժի ձախ կողմով և կապոտով: Միջակ 5-6 մ/վայրի քամու համար հավասարեցման կետը առաջաձգվում ե պիլոնի առջևի մութակի հիմքից մի քիչ ավելի բարձր (մոտ 10-15 սանտիմետր):

Թերաձգման դեպքում, հավասարեցման կետը սավառնման ժամանակ տեղափոխվում ե դեպի վեթ, գերաձգման դեպքում—դեպի ներքև, ճիշտ հաշվարկ կատարելու դեպքում—պահպանում ե իր անփոփոխ դրությունը կապոտի նկատմամբ:

Այդպիսի կողմորոշների արդարացի լինելու անհրաժեշտ պայմանը կլինի սավառնման միատեսակ անկյունը, պահպանելով 100 կմ/ժամ մշտական արագությունը:

20. ՀՍՇՎԱՐԿԻ ՈՒՂՂՈՒՄԸ ՅԵՐԿՐՈՐԻ ՇՐՋԱՆԸ ԳՆԱՂՈՒ ՄԻՋՈՅՈՎ

Սավառնման տվյալ անկյան ժամանակ, 50 մետրից վոչ ցածր, կանխում և գազ ե տրվում (անհրաժեշտության դեպքում յերկրորդ շրջան գնալը կարելի յե կատարել ամեն մի ցանկացած բարձրությունից): Պտույտների քանակը մինչև միջակ պտույտները հետոհետե ավելանալուն պես, ինքնաթիռը փոխադրվում ե հորիզոնական թռիչքի, արագությունը սահմանվում ե 100 կմ/ժամ. դրանից հետո լիակատար գազ են տալիս և անցնում են բարձրություն վերցնելու անկյանը:

Յերկրորդ շրջանը գնալու ժամանակ, ուղղութիւնը պահել վերաթռիչքի շերտին զուգահեռ, հատուկ ուշադրութիւն դարձնելով վերաթռիչք կատարող ինքնաթիռներին:

Յերկրորդ շրջանը գնալուց հետո, առաջին տարադարձումը կատարել վերաթռիչքից հետո կատարած առաջին տարադարձման տեղից վոչ շուտ:

Մարշրուտը կառուցելու ժամանակ հաշվի առնել հաշվարկի սխալի պատճառը (յեթե յերկրորդ շրջանի անհրաժեշտութիւնն առաջ ե յեկել հաշվարկի հետեանքով) և վորոշել ինչպիսի ուղղում պիտի մտցնել հետևյալ դարձման ժամանակ:

21. ՀԱՇՎԱՐԿԻ ՈՒՂՂՈՒՄԸ ՄԵՐՁՍՁԳՈՒՄՈՎ

Մերձաձգումը (պողտյադիվանիե) թույլատրվում է 30 մետրից վոչ պակաս բարձրութեան վրա. յեթե բարձրութեանն ավելի պակաս է, պետք է յերկրորդ շրջանը գնալ:

Վորոշել, թե ինչ տեղութեան մերձաձգում է պահանջվում:

Կանխում տալ մինչև դեմ առնելը. սահուն կերպով գաղտալ մինչև 1350-1400 պս|ռոպե. պտույտների հետզհետե ավելանալուն պես, ինքնաթիռը փոխադրվում է հորիզոնական թռիչքի 100 կմ|ժամ արագութեամբ: Գնահատել հաշվարկը, վորոշել մերձաձգման վերջը: Մերձաձգման վերջում սավառնման նորմալ անկյուն է տրվում և միաժամանակ փակվում է գազը (վոչ մի դեպքում չի կարելի ավելի շուտ): 30 մետր բարձրութեանից սավառնման փոխադրելիս, մերձաձգումից հետո չի կարելի կտրուկ կերպով սավառնման անկյուն տալ, նորմալ անկյունից ավելի մեծ, արագացնել ինքնաթիռը, վորովհետև մինչև հավասարեցման սկիզբը փոքր բարձրութեան է մնացել, սակայն վոչ մի դեպքում չի կարելի արագութեանը կորցնել, այլ պետք է փակել կանխումը, ստուգել արագութեանը, գնալատել հաշվարկը:

Ուշադրութեան բաշխման կարգը մերձաձգման ժամանակ.

1. Բարձրութեանը, վորպես գործոն, վորը վորոշում է մերձաձգելու իրավունքը:

2. Գետինը—մինչև հավասարեցման տեղը յեղած հեռավորութեանը և այդ տեղի ուղղութեամբ տարադիտման անկյունը, մերձաձգման տեղութեան մասին վորոշում կալացնելու համար:

3. Գաղտալու ժամանակը—արագութեանը:

4. Գետինը—հաշվարկը:

5. Կապտը—սավառնման անկյունը մերձաձգումը վերջանալուց հետո—և արագութեանը:

6. Գետինը:

22. ՀԱՇՎԱՐԿԻ ՈՒՂՂՈՒՄԸ ՍԱՀՈՒՄՈՎ

Հաշվարկային սահումին առաջադրվող հիմնական պահանջն է՝ սահումի ուղղագծութեանը միևնույն արագութեամբ և անփոփոխ կրենով:

Սավառնման ժամանակ ինքնաթիռը սահուն կերպով մըտցվում է կրենի մեջ, առանց անկյունն ավելացնելու կամ պակասեցնելու այդ սավառնման ժամանակ. վորպեսզի ինքնաթիռը տարադարձում չկատարի դեպի կրենի կողմը, անհրաժեշտ չափով տրվում է հակառակ վորտը:

Սահումը մեծ պահանջներ է առաջադրում դեկերի գործողութեանը համակարգել կարողանալուն: Ինքնաթիռը սահումի մեջ յերկար ժամանակ պահելու համար, հարկ է լինում դեկերով աջնպես գործել, վոր ինքնաթիռը պահպանի մշտական արագութեանը, տարադարձում չկատարի դեպի կրենի կողմը, չավելացնի կրենը, դուրս չգա կրենից և սահումի ռեժիմից: Արագութեան պակասելու դեպքում, պետք է բռնակը սեղմել իրենից դեպի առաջ և պակասեցնել հակառակ վորտի շարժման չափը (թե մեկը և թե մյուսը միաժամանակ). արագութեան ավելանալու դեպքում, հակառակն անել: Ինքնաթիռի տարադարձումը պահպանվում է, ավելացնելով հակառակ վորտի սեղմումը և պակասեցնելով կրենը:

Հատուկ ուշադրութեան պետք է դարձնել սահումի մշտական արագութեանը պահպանելուն. անհրաժեշտ է սահուն կերպով գործել դեկերով և հակառակ վորտը չտալ կրենից առաջ: Նստեցման հարթակը և նստեցման T նշանը դիտելու հարմարութեան համար, կրենի մեջ մտցնելուց առաջ պետք է ինքնաթիռը դարձնել դեպի սահումի հուկառակ կողմը 150-ի չափով (անպայման վորտով և կրենով) և, միայն նորմալ սավառնում սահմանելուց հետո, սկսել սահումի մեջ մտցնել: Սահումից դուրս բերել, հաշվարկ կատարելով 50 մետրից վոչ ցածր: Սահումի ժամանակ արագութեանն է՝ 100 կմ|ժամ:

Մահումից դուրս բերելու ժամանակ վերացվում է կրենը և միաժամանակ տրվում է հակառակ վտրը (պահպանելով սավառնման նորմալ անկյունը և արագությունը) մինչև կրենից բոլորովին դուրս գալու մոմենտը, հետո վտրը վերցվում է և դրվում չեզոք դրությամբ:

Ուշադրության բաշխման հաշտրդականությունը հետևյալն է.

1. Հավասարեցման տեղի ուղղությամբ տարադիրտման անկյունը և մինչև հավասարեցման տեղը յեղած հեռավորությունը—վորպեսզի կարելի լինի վորոշել սահումի տեղության և հաշվառման վերաբերյալ, արդյոք կբավականացնի բարձրությունը 50 մետրից վոչ ցածր դուրս գալու համար:

2. Նստեցման շերտը և ողը ներքևում, դեպի սահումի կողմը՝ արդյոք ուրիշ ինքնաթիռներ չկան յենթադրվելիք սահումի ուղղությամբ:

3. Կապտոը դարձնել 5⁰ չափով դեպի դուրս, դեպի սահումի հակառակ կողմը:

4. Կապտո—ձգան (ստյափկա)—սահումի մեջ մտցնելը:

5. Արագության ցուցիչը:

6. Գիտ, նը, հեռավորությունն ուղղաձիգ գծով, ուղղությունը և հաշվարկը:

7. Կապտոը—սահումից դուրս բերելը:

8. Արագությունը:

9. Նստեցման T-են, սավառնման ուղղությունը:

10. Գետինը—հաշվարկը:

23. ՀԱՇՎԱՐԿԻ ՈՒՂՂՈՒՄԻՑ ՀԵՏՈ

1. Յեվս մեկ անգամ ստուգել, արդյոք թ⁰ւյլ է արված նստեցումը:

2. Համոզվել, վոր դրանից առաջ նստեցում կատարած մեքենայից դեպի աջ բավականին տեղ կա նստեցման համար:

3. Ստուգել, արդյոք T-ից դեպի մի կողմը տարում չկան: Յեթե տարում կա, այդպիսին վերացնել կրենով:

4. Ստուգել արագությունը:

5. Գնահատել հաշվարկը:

6. Վերջին հայացքն արագության ցուցիչին ձգել 30 մետր բարձրության վրա:

24. ՆՍՏԵՑՈՒՄ

Նկատի ունենալով, վոր նստեցումը ողաչվության տեխնիկայի ամենապատասխանատու տարրերից մեկն է հանդիսանում, անհրաժեշտ է ապահովել ամենանպաստալոր պայմանները դրա կատարման համար: Այդպիսի պայմաններ են հանդիսանում. ա) լավ շրջահայեցություն, բ) ճշգրիտ հաշվարկ, գ) ճշգրիտ դարձում T-եյի ուղղությամբ, դ) սավառնման մըշտական անկյուն նորմալ արագության հետ միասին:

Նստեցումն ինքը բաղկացած է հետևյալ ետապներից. ա) նստեցման նախապատրաստությունը, բ) հավասարեցում, գ) պահում գետնի վերևում՝ արագությունը մարելու համար, դ) գետին իջնելը (գետնացում) և ե) ինքնաթիռի վազքը գետնի իջնելուց հետո:

Նստեցման նորմալ տիպն անհրաժեշտ է համարել նստեցումը 3 կետի վրա, գետին իջնելով նստեցման 62 կմ/ժամ մինիմալ արագությամբ:

25. ՆՍՏԵՑՄԱՆ ՆԱԽԱՊԱՏՐԱՍՏՈՒԹՅՈՒՆԸ

1. Մինչև 30 մետր բարձրությունն ստուգել նստեցման նախապատրաստությունը (արդյոք փակած է կանխումը, հաշվարկի ճշտությունը, արագությունը, դարձումը T-եյի ուղղությամբ, արդյոք խաչ չի՞ փռած, առջևում արգելքների բացակայությունը, արդյոք չեն խանգարում ուրիշ ինքնաթիռներ):

Յեթե մի վորևե բան պատրաստ չէ նստեցման համար (որինակ կուրսանտը վստահ չէ, վոր նրանից աջ ինքնաթիռ չկա), պետք է յերկրորդ շրջանը գնալ:

2. 30 մետր բարձրությունից նայել միմիայն գետնին, ֆյուզելյաժից ձախ, այն տեղին, վորտեղ տեղի կունենա հավասարեցումը:

3. 30-ից մինչև 10-12 մետր սավառնելու ժամանակ, ստուգել (առանց աչքերը գետնից հեռացնելու). ա) ուղղությունը, բ) կրենը, գ) տարումը, չի՞մնացան այդ ժամանակ մինչև վեփնը յեղած հեռավորություն: և:

4. Մինչև գետինը յեղած հեռավորությունը դիտելու և վորոշելու ժամանակ, աչքերով չուղեկցել ինքնաթիռի տակը վազող գետնի մակերևույթին և զանազան առարկաներին, այլ սահել հայացքով տետնի վրայով, աշխատելով ուշադրությամբ վորոշել մինչև գեզինը յեղած հեռավորությունը:

5. Գետնին նայելիս, դիտել նրա մոտեցման արագությունը և գնահատել մինչև գետինը մնացած հեռավորությունը: Պահպանել սավառնման նորմալ արագությունը:

6. Տարումին հետևել գետնի շարժման ուղղության միջոցով:

7. Սավառնման ուղղագծությունը պահպանել՝ վերցրած ուղղությունից ֆյուզելյաթի շեղումը վերացնելու միջոցով. կրկնները վորոշել ձախ ներքևի հարթության թեքման միջոցով: Հատկապես թևին և ֆյուզելյաթին ռայել այդ ժամանակ չի կարելի: Այդ չերկու կողմորոշները, գտնվելով ոգաչուի տեսողության դաշտում, առանց այն ել լավ են յերևում, հայացքը գետնից առանց հեռացնելու:

26. ՀԱՎԱՍԱՐԵՑՈՒՄ

1. 7 մետր բարձրություն վրա բռնակը դեպի իրեն մի քիչ շարժելու միջոցով գանդաղեցնել գետնի մոտեցումը (պակասեցնել սավառնման անկյունը), հետո շարունակել բռնակի դեպի իրեն շարժումն այն հաշվով, վոր կասեցվի գետնի մոտեցումը (հավասարեցնել ինքնաթիռը) մեկ մետր բարձրության վրա: Վորքան արագ է մոտենում գետինը, այնքան ավելի արագ պիտի քաշել բռնակը դեպի իրեն հավասարեցման ժամանակ:

Հավասարեցման ժամանակ ամբողջ ուշադրություն ուղղել բացառապես մինչև գետինը յեղած հեռավորությանը, առանց ուշադրությունը շեղելու մի այլ բանի՝ վոչ կրենին, վոչ T-եյին և այլն:

Գետնի մոտենալու կանգառումից անմիջապես հետո, խնամքով ստուգել հավասարեցման բարձրությունը (արդյոք բարձր չէ):

3. Յեթե բարձրությունն ավելի մեծ է, քան ճիշտ հավասարեցման ժամանակ (1¹/₂-2 մետր), ապա անշարժ պահել բռնակը, ինքնաթիռին թույլ տալ իջնելու, կրկին անգամ կասեցնել ցածրացումը 0,5—0,75 մետր բարձրության վրա և ստուգել բարձրությունը:

4. Շատ բարձր (3 մետրից ավելի) հավասարեցման ժամանակ, առանց աչքերը գետնից հեռացնելու, կանխում ու գաղտալ և յերկրորդ շրջանը գնալ: Գաղ տալը պետք է սահուն լինի, հակառակ պարագայում մոտորը կարող է չսկսի աշխատել (կլեկոզվի):

27. ՊԱՆՈՒՄ

1. Պահումին անցնելու ժամանակ, շարունակ պարզ հաշիվ տալ իրեն մինչև գետինը յեղած հեռավորության մասին:

2. Ինքնաթիռի մոտենալը գետնին կասեցնել, բռնակը դեպի իրեն սահուն կերպով շարժելով, մինչև գետինը յեղած հեռավորության փոփոխմանը համապատասխան: Յեթե ինքնաթիռն արագ է իջնում, բռնակի շարժումը, կարծես, ավելի չերկար է լինում, իսկ յեթե գետինը դանդաղ է մոտենում, բռնակի շարժումը փոքր է լինում, բայց յերբեք կտրուկ չպիտի լինի:

3. Հավասարեցման բարձրությունն ստուգելուց հետո, առանց ուշադրությունը (և հայացքը) շեղելու մինչև գետինը յեղած հեռավորությունը, վերհիշել ուղղության մասին և ստուգել, չկան արդյոք տարում (գետնի շարժման ուղղությամբ) և կրեններ: Նկատած տարումը վոչնչացնել կրենով և կրենին հակառակ վորով:

4. Գետնի հեռացման հայտնվելն անմիջապես դադարեցնել բռնակն իրենից դեպի առաջ սահուն շարժելով այն հաշվով, վոր վեր բարձրացումը կասեցվի 1 մետրից վոչ ավելի բարձրության վրա:

Հենց վոր ինքնաթիռը, վեր բարձրացումը կասեցնելուց հետո, սկսի ցածրանալ, անհրաժեշտ է նստեցում կատարել սովորական լեղանակով:

5. Շատ բարձրանալու դեպքում (3 մետր և ավելի), առանց հայացքը գետնից հեռացնելու և դադարեցնելու վեր բարձրացման ուղղումը, բռնակով կանխում ու գաղ տալ և չերկրորդ շրջանը գնալ:

6. Յեթե ինքնաթիռը ժամանակից շուտ է դիպել գետնին և գնում ակների վրա, դիպչելու մոմենտին բռնակը դեպի իրեն քաշելու շարժում չանել, այլ բռնակն անշարժ պահել և միմիայն համոզվելուց հետո, վոր ինքնաթիռը գետնից չի բաժանվում, և կոարևեռը դիպել է գետնին, բռնակը քաշել դեպի իրեն:

7. Յեթե ինքնաթիռը, ակներով գետնին դիպչելուց հետո, վեր է ցատկել (այժմացատկում է արել), ապա մինչև 1 մետր բարձրությունը բռնակը համաչափորեն քաշելով դեպի իրեն, կասեցնել գետնից հեռանալը և նորմալ նստեցում կատարել: Փոքր, պահումի բարձրությունից ավելի ցածր ցատկումների դեպքում, բռնակն

իրեննից գեպի առաջ չսեղմել, այլ ինքնաթիռի իջնելու ժամանակ բռնակը պետք է քաշել դեպի իրեն սահուն կերպով և իջնելու արագութեանը համապատասխան, ակների յերկրորդ անգամ գետնին դիպչելը մեղմացնելու համար. գրա հետ միասին պետք է խստորեն հետևել, վոր գետնին դիպչելու մոմենտին բռնակն անշարժ լինի:

Բարձր (2 մետր և ավելի բարձր) այծացատկում կատարելու դեպքում, առանց աչքերը գետնից հեռացնելու և այծացատկումը բռնակով ուղղումը դադարեցնելու, պետք է կանխում ու գազ տալ և յերկրորդ շրջանը գնալ:

8. Պահումի վերջում հիմնական ուղադրութունը (և հաշտցքը) դարձնելով մինչև գետինը յեղած հեռավորութեանը, ևս մեկ անգամ պետք է վերհիշել ուղղութեան և տարումի մասին:

9. Պահումի վերջում, անմիջապես հենց գետնայման մոմենտից առաջ, ուղադրութունը լաշխիլ հավասարաչափ հեռավորութեան, վորը պետք է լինի 20 սմ մինչև գետինը, կրեննե-րի և տարումի միջև (առանց հայացքը գետնից հեռացնելու): Առաջացող կրենները վերացնել ելերոններով և հակառակ պեղալին լեռանդուն սեղմելով. հենց վոր ինքնաթիռն սկսի կրենից դուրս գալ, վորտեքը պետք է միանգամից չեզոք դրութեամբ դնել: Մանավանդ պետք է ինքնաթիռը խնամքով պահել վտաններով՝ կրեններից, այծացատկումից, վեր բարձրացումից կամ բարձր հավասարեցումից հետո նստեցում կատարելու ժամանակ:

Գետնացումից առաջ հայտարարած տարումը վերացնել վտտով սեղմելով տարումի կողմի պեղալը (վոչ կտրուկ կերպով, գետին իջնելու հենց մոմենտից առաջ, բայց դրանից վոչ շուտ):

Նստեցում կատարելիս, հավասարեցման ու պահումի ժամանակ կուրսանտը պետք է նայի դեպի ձախ կողմը, 15-30 մ գեպի առաջ և 20-25⁰ գեպի ձախ կողմը ինքնաթիռի յերկայնակի առանցքից: Գետնին մոտենալու ժամանակ չպետք է դուրս ցցվիլ գեպի մի կողմը կամ կռանալ դեպի առաջ, վորովհետև դրա հետևանքով կրենն է ստեղծվում կամ մեծանում է սավառնման անկյունը:

28. ՎԱԶԻ

1. Գետնին դիպչելու մոմենտին բռնակն անշարժ պահել:
2. Ուղղութունը պահպանել, մինչև վոր ինքնաթիռը միանգամա ն կանգ առնի:
3. Հայացքը գետնից հեռացնել միայն վազքը վերջացնելուց հետո:

29. ՆՍՏԵՑՈՒՄԻՅ ՀԵՏՈ

1. Յերը նստեցման ժամանակ ինքնաթիռը վազքից հետո կանգ է առել, յետ նայել նախ ձախ և հետո աջ ուսի վրայով, արդյոք չի՞ նստում մի այլ ինքնաթիռ անմիջական մոտերքում:

2. Դեպի վերաթռիչքի շերտը ղեկելու ժամանակ շրջահայցեցութեան կանոնները նույնն են, ինչ վոր վերաթռիչքի համար ղեկելու ժամանակ:

3. Բոլոր դեպքերում ղեկելու ժամանակ, վերաթռիչքից առաջ, թռիչքի ժամանակ կուրսանտը պետք է ձեռքով ցույց տա հրահանգչին բոլոր արգելքները թե՛ գետնի վրա և թե՛ ողում:

4. Ղեկելու բոլոր դեպքերում, ինչպես և շրջանով թռիչքներ կատարելու ժամանակ, արգելվում է կապտտով ծածկել առջևում գնացող ինքնաթիռը:

5. Նստեցումից հետո ղեկել դեպի չեզոք շերտը, նրա նկատմամբ ուղիղ անկյունով:

6. 12 ս/վայրի և ավելի ուժեղ քամու ժամանակ չարտաղեկել, այլ ուղեկցողներին սպասել նստեցման շերտում:

7. Ուղեկցողների ոգնութեամբ ինքնաթիռը կանգնեցնել ստարտային գծի վրա այնպես, վոր թեի աջ կոնսոլային մասը դրոշակի մոտ լինի, իսկ ներքևի հարթութեան յետևի յեզրը դրոշակների գծի վրա լինի:

30. ՍՏԱՐՏԱՅԻՆ ԳԾԻ ՎՐԱ

1. Ակնոցները բարձրացնել, ձակատի վրա դնել:
2. Հրահանգչից թույլտվութուն խնդրել դուրս գալու համար:

Յեթե թույլատրված է.

3. Անջատել հեռախոսը:
4. Բաց անել փոկերը:
5. Կարինից դուրս գալ հետևյալ կերպ. ձեռքերով հենվել իր կարինի կողային բորտերի վրա և ձախ վտտը նստատեղի վրա դնել. Աջ ձեռքը փոխադրել առջևի կարինի յետևի բորտի վրա (աջ կողմի վրա), ձախ ձեռքը՝ իր կարինի յետևի բորտի վրա, և աջ վտտը բորտի վրայով փոխադրել աջ հարթութեան պատվածքի ամրացրած տեղի վրա, մի քիչ դեպի առաջ (առջևի կարինին ավելի մոտիկ):

Ձախ ձեռքը փոխադրել աջի մոտ, բռնել աջ ձեռքից ավելի ձախ և վտար փոխադրել հարթության ամրացրած վոտնատեղի վրա: Կանգնել կայուն կերպով չերկու վոտի վրա, հրահանգչին ավելի մոտիկ, ձախ ձեռքով բռնելով առջևի կարինի աջ բորտից՝ աջ ձեռքն իջեցնել նորմալ կերպով շալվարի կարի ուղղությամբ և բոլոր կանոնների համաձայն ղեկուցել հրահանգչին սուղադրության կատարման մասին: Նկատողությունները լսելուց և թույլտվություն ստանալուց հետո, զգուշաբար դառնալ դեպի ձախ՝ հարթությունից հարմար իջնելու համար: Աջ ձեռքով բռնել յետևի կարինի աջ բորտից, աջ վոտով հենվել հարթության ամրացրած վոտնատեղին և հարթությունից ցատկել, առաջ գուրս բերելով ձախ վտար և միաժամանակ աջ ձեռքը վերցնելով կարինի բորտից:

- 6. Ձեկուցել հետևյալ կուրսանտին մոտորի աշխատանքի և կոնտրոլ անոթների ցուցմունքների մասին:
- 7. Ինքնուրույն թռիչքների ժամանակ ղեկուցել հրահանգչին առաջադրության կատարման մասին:
- 8. Ձեկուցել տեխնիկին մոտորի աշխատանքի և անոթների ցուցմունքների մասին:
- 9. Ձեկուցել ողակի հրամատարին առաջադրության կատարման մասին:
- 10. Գրի առնել և կշռադատել ողակի հրամատարի և հրահանգչի ցուցումները:

**31. ԹՌԻՉՔԻ ԿԱՏԱՐՄԱՆ ՏԵԽՆԻԿԱՆ ՑԱԾՐԱ-
ԹՌԻՉ ՇԵՐՏԻ ՎՐԱ**

1. ԹՌԻՉՔ ԳԵՏՆԻ ՄՈՏ ՄՈՏՈՐԻ ՄՇԱՍԿԱՆ ՊՏՈՒՅՏՆԵՐՈՎ
Այդ թռիչքներն անցկացնելու ժամանակ կուրսանտը պետք է հստակ կերպով պարզի իր համար, վոր հավասարեցումից հետո և ցածրաթռիչ շերտի վերևում թռիչք կատարելու ժամանակ, չպետք է բռնակը ձեռք տալ դեպի իրեն, վորովհետև արագությունը նորմալ է, և ինքնաթիռը կաշուն կերպով կզնա բռնակին սեղմելու ինչ վոր հավասար ճնշումով: Բարձրության փոփոխումներն ուղղել սահուն կերպով, ուղղությունը պահել, վոր թե դիտելով կապոտի շքոցիկը, այլ Ֆյուկոկոկոսթի ձախ կողմից դեանի շարժման միջոցով: Կրենները վերացնել, կողմորոշվելով այն դետալների միջոցով, վորոնք յերևում են ձախից, սակայն ու-

շադրությունը չշեղելով թռիչքի բարձրությունը դիտելուց: Վեր բարձրանալու դեպքում, կուրսանտը մեղմորեն սեղմում է բռնանակն իրենից դեպի առաջ (վեր բարձրանալու մեծությանը համապատասխան), կասեցնում է վեր բարձրացումը և, հենց վոր սկսվում է ցածրացումը, նորից է քաշում բռնակը դեպի իրեն և նստեցում է կատարում սովորական յեղանակով:

2. ՑԱԾԻ ԹՌԻՉՔՆԵՐ ՄՈՏՈՐԻ ՓՈՓՈԽԱԿԱՆ ՊՏՈՒՅՏՆԵՐՈՎ

Ցեթե նախորդ թռիչքների ժամանակ, միատեսակ արագության շնորհիվ, կարելի էր պահպանել բարձրությունը, պահելով բռնակի գրեթե միատեսակ դրությունը, ապա այս վարժության ժամանակ հարկ կլինի փոփոխել բռնակի դրությունը, վորովհետև մոտորի պտույտների և արագության փոփոխման հետ միասին կփոփոխվի նաև բարձրությունը:

Բռնակի շարժումները, ինչպես և նախորդ թռիչքների ժամանակ, պետք է սահուն լինեն և կտրուկ չլինեն: Շարժումների կտրուկությունը չպետք է լինի նաև աչք մոմենտներին, յերբ հրահանգչի փոփոխում է զազը, վորովհետև հարակաշության (ինքնաթիռ) հետևանքով ինքնաթիռը միանգամից չի փոփոխում արագությունը: Ուստի, գազն ավելացնելու դեպքում, սկզբում պետք է միայն սահուն կերպով բռնակը սեղմել իրենից դեպի առաջ և, յերբ արագությունը կաճի, բռնակը սեղմել դեպի առաջ մի վորոշ աճող ուժով: Գազը պակասեցնելու դեպքում, չպետք է անհապաղ բռնակը քաշել դեպի իրեն, վորովհետև ինքնաթիռի արագությունը միանգամից չպակասեց, և ինքնաթիռը կարող է վեր բարձրանալ. սկզբում պետք է մի քիչ թուլացնել թափը, վորով մինչ այդ հարկ է չեղել բռնակը սեղմել դեպի առաջ, իսկ հետո արագությունը հետզհետե պակասելուն պես, բռնակը հետզհետե ավելի ուժեղ քաշել դեպի իրեն: Հիմնականը թռիչքի բարձրությունն է: Այսպիսով, թույլ չտալով, վոր ինքնաթիռը նստի, այլ աշխատելով նրան պահել 0,75—0,20 մետր բարձրության վրա, առանց վեր բարձրացնելու, և բռնակը քաշելով դեպի իրեն մինչև դեմ առնելը, արագության հետզհետե պակասելուն պես, չեռակետ դրություն ենք ստանում 0,20 մ բարձրության վրա և յեռակետ նստեցում: Ցածրաթռիչ շերտում թռիչք կատարելու ժամանակ հայացքի ուղղությունը նույնն է, ինչ վոր նորմալ նստեցման ժամանակ:

32. ՀԱՇՎԱՐԿ ԿԱՆԳՆԵՅՐԱԾ ՊՏՈՒՏԱԿՈՎ

Աերողրոմի կենտրոնի վերևում, 800 մ բարձրութեան վրա, քամու հակառակ ուղղութեամբ, փակվում է բենզինի ծորակը միջակ պտույտների ժամանակ և, հենց վոր մտորն սկսի ընդհատումներ տալ, փակվում է գազն ու կանխումը, անջատվում է վառումը, և ինքնաթիռը փոխադրվում է սավառնման: Մարշալը կառուցումը պետք է կատարել այնպես, վոր այնտեղ, վորտեղ շրջանով թռիչքի ժամանակ կատարվում է նախավերջին տարադարձումը, առնվազն 400 մ բարձրութուն լինի: Հետո հաշվարկ է կատարվում, ինչպես 90° նորմալ դարձում կատարելու ժամանակ:

Նկատի ունենալով, վոր կանգնեցրած պտուտակը լրացուցիչ դիմադրութուն կտա, ապա հետևապես սավառնումն ել մի քիչ ավելի ուղղորդ կլինի: Միջին հաշվով հանձնարարվում է համարել, վոր կանգնեցրած պտուտակի ժամանակ հաշվարկը կատարվում է այնպես, ինչպես կկատարվեր քամու 5 մ/վայրկ-ից ավելի ուժեղ փչելու դեպքում, քան նա փչում է իրականում: Վորպես հավասարեցման սկզբի կետ պետք է ընդունել T-են (կամ աներողրոմից դուրս նստեցում կատարելու դեպքում, այն տեղը, վորը նշված է գետին իջնելու համար): դրա պատճառով վերջին տարադարձումից հետո մի փոքր գերաձգում է մնում, վորը կարելի չէ հեշտութեամբ վերացնել սահումի միջոցով: Կանգնեցրած պտուտակով սավառնելու ժամանակ արագութունը պահպանել 105-110 կմ/ժամ (նայած քամու ուժին):

II

ՍԽԱԼՆԵՐԻ ՈՒՂՂՈՒՄԸ ՆՍՏԵՑՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ

33. ՆՍՏԵՑՈՒՄ ԱԿՆԵՐԻ ՎՐԱ

Նստեցումն ակների վրա կատարվում է հետևյալ կերպ: հավասարեցման սկիզբն արվում է նորմալ կերպով, ինչպես և չեռակետ նստեցման ժամանակ: Հավասարեցումը վերջացվում է նորմալ կերպով 1 մետր բարձրութեան վրա: Պահումի պրոցեսում, դրա առաջին կիսում, բռնակը դեպի իրեն քաշելու դիտմամբ դանդաղեցրած շարժումով թողնել, վոր ինքնաթիռը ցածրանա և սահուն կերպով գետնին դիպչի ամենափոքր ուղղածիք արագութեամբ: Ինքնաթիռի ֆյուզելյաժի դրութունը ակների վրա գետին իջնելու մոմենտին պետք է գետնի մակերևույթին զուգահեռ լինի:

Ակների վրա գետին իջնելու մոմենտին, բռնակն իրենից դեպի առաջ մեղմ սեղմելու միջոցով կանխել ինքնաթիռի բաժանումը գետնից: Վազքի պրոցեսում բռնակը քաշում են դեպի իրեն այն ժամանակ, յերբ կոարեկուր (կոստիլ) դիպել է գետնին:

Վոտներով պահել ուղղութունը: Հայացքը գետնից հեռացնել միմիայն վազքի վերջանալուց հետո:

Ինքնաթիռի ցատկումների ժամանակ ճիշտ այնպես վարել, ինչպես և այժաացատկումներն (կողյոլ) ուղղելու ժամանակ:

Ակների վրա նստեցում կատարելու ժամանակ չպետք է տարում թուլլ տալ, վորովհետև այդ կարող է ինքնաթիռի ջարդվածք առաջացնել գետին իջնելուց առաջ, տարումը պետք է

վերացվի: Ուժեղ, պոռթկուն (10-15 մ/վայրկ և ավելի ուժեղ) քամու ժամանակ, նստեցումն անպայման ակների վրա յե կատարվում:

34. ԲԱՐՁՐ ՀԱՎԱՍԱՐԵՑՈՒՄ

Բարձր հավասարեցումների ամենահաճախակի պատճառները կլինեն.

ա) գետնի վերևում ինքնաթիռի բարձրությունը վորոշել չկարողանալը.

բ) հայացքը ներքևի հարթությունը կամ ֆյուլկելյափին չափազանց մոտիկ ուղղելը.

գ) սավառնման մեծ արագությունը (հատկապես հաճախ գերաձգման ժամանակ).

դ) կուրսանտի ավելորդ զգուշությունը (առողջ վստահություն բացակայություն):

ԲԱՐՁՐ ՀԱՎԱՍԱՐԵՑՈՒՄՆ ՈՒՂՂԵԼՈՒ ՏԵՆՆԻԿԱՆ

1. Բարձր հավասարեցման սկզբում, բռնակը պահելով, թողնել՝ վոր ինքնաթիռը ցածրանա մինչև նորմալ բարձրությունը, հավասարեցումն ավարտել 1 մ բարձրության վրա և հետո նորմալ նստեցում կատարել 3 կետի վրա:

2. Յեթե կուրսանքը վերջացրել ե հավասարեցումը նորմալից ավելի մեծ բարձրության վրա, բայց 3 մ-ից փոքր բարձր, ապա բռնակը պահելով, բողնել, վոր ինքնաթիռը իջնի մինչև 0,75—0,5 բարձրությունը. հետո նորմալ նստեցում կատարելով, ինքնաթիռը դնել յեռակեց դուրյալի 0,2 մ բարձրության վրա: Վորովհետև բարձր հավասարեցման ժամանակ, ինքնաթիռը միջին ավելի դանդաղ ե յենթարկվում դեկերին, քան նորմալ հավասարեցման ժամանակ (պակասեցրած արագության հետևանքով), ապա պետք ե հոգ տանել, վորպեսզի բարձր հավասարեցումից հետո չուշանա ինքնաթիռի ցածրացման կասեցումը: Հատուկ ուշադրություն պիտի դարձնել, վորպեսզի արագության կորստի ժամանակ ինքնաթիռի թևի վրա թեքվելու առաջն առնվի, համապատասխան վտաններով և ելերոններով գործելու միջոցով:

3. Յեթե ինքնաթիռը հավասարվել ե 3 մետրի վրա յեվ ավելի բարձր, անհրաժեշտ ե կանխում տալ, սահուն կերպով ավելացնել պտույտները (կտրուկ կերպով դադ տալու պատճառով մո-

տորը կարող ե չսկսի աշխատել—կարող ե «խեղդվել»), առանց հացքը գետնից հեռացնելու և պահպանելով յեղած բարձրությունը, յերկրորդ շրջանը գնալ, ըստվորում ինքնաթիռը պետք ե վերելքի փոխադրել, միմիայն վերելքի համար նորմալ արագություն հաստատվելուց հետո (100 կմ/ժամ):

Բռնակի առաջ սեղմումը կատարել միմիայն շատ բարձր (4-5 մետր) հավասարեցումներն ուղղելու ժամանակ, և յեթե չի աշխատում մոտորը:

Այդ դեպքում անհրաժեշտ ե հատուկ ուշադրություն հետևել գետնի մոտենալուն և, բռնակի դեպի իրեն քաշելու համաչափ շարժումով, միանգամից կասեցնել ցածրացումը 0,75—0,5 մ բարձրության վրա և հետո նորմալ նստեցում կատարել յերեք կետի վրա:

Բարձր հավասարեցումներն ուղղելու ժամանակ ամենակարևորն ե՝ ժամանակին սխալը վորոշել, ուստի շատ մեծ նշանակություն ունի կուրսանտի մեջ մշակած սովորությունը՝ յուրաքանչյուր նստեցման ժամանակ հավասարեցումը վերջացնելուց հետո, միանգամից գեհասել մինչև վ գեհինը յեղած հեռավորությունը («արդյոք բարձր յե»):

Բարձր հավասարեցման ժամանակ ակների վրա իջնելու վտանգն այն ե, վոր ինքնաթիռը, ցածրացման մեծ արագություն ձեռք բերելով, ակներով խփում ե գետնին մեծ ուժով:

Իսկ յերեք կետի վրա նստեցում կատարելիս, բռնավորումը հավասարաչափ բաշխվում ե ամբողջ ինքնաթիռի վրա: Ուստի, բարձր հավասարեցումից հետո, պետք ե յեռակետ նստեցում կատարել, ըստվորում ինքնաթիռը պետք ե խնամքով պահել պեղալներով:

35. ՎԵՐԱԲԱՐՁՐԱՑՈՒՄ

Վեր բարձրացման պատճառներ լինում են.

1. Գետնին մոտենալու մեծ արագությունը (հաճախ հաշվարկի ժամանակ գերաձգում կատարելիս):

2. Հայացքը թևի առջևի յեզրին չափազանց մոտիկ ուղղելը:

3. Հայացքը գետնից հեռացնելը:

4. Հայացքը գետնին ուշ փոխադրելը:

5. Հավասարեցումն ուշ սկսելը, յերբ, վախենալով ակնեթով գետնին խփելուց, հարկ է լինում հավասարեցնել մեկ ուժեղ շարժումով:

6. Լիովին չփակած գազը կամ չփակած կանխումը:

7. Բռնակով շարժման կարուկությունը:

ՎԵՐ ԲԱՐՁՐԱՅՈՒՄԸ ՈՒՂՂԵԼՈՒ ՏԵԽՆԻԿԱՆ

1. Հենց վոր նկատվում է վեր բարձրացումը, անմիջապես դադարեցնել գեցնի հեռացումը բռնակի սահուն շարժումով իրենից դեպի առաջ այն հաշվով, վոր վեր բարձրացումը կասեցվի 1 մետրից վոյ ավելի բարցուրյան վրա:

Անհրաժեշտ է միայն կասեցնել վեր բարձրացումը և վոր թե այն փոխարինել ցածրացումով: Կարուկ կերպով վեր բարձրանալու դեպքում, պահանջվում է բռնակն իրենից դեպի առաջ միջիչ ավելի շատ սեղմել, քան թե վեր բարձրանալու ժամանակ (վորոչ դեպքում փոքր, թեք վեր բարձրացման ժամանակ, բռնակի առաջ սեղմում կարող է բոլորովին չպահանջվի):

Հենց վոր, վեր բարձրացումը կասեցնելուց հետո, ինքնաթիռն սկսի ցածրանալ, պե՛ս է նսեցնել նրան սովորական յեղանակով, հոգ ցանելով, վոր ցածրացումը վերջնականապես կասեցվի յեռակետ դրուրյամբ 0,2 մ բարձրության վրա:

2. Յեթե վեր բարձրացման կասեցումը կատարվել է 1 մետրից ավելի մեծ բարձրության վրա, պետք է գործել նույնպես, ինչպես բարձր հավասարեցումն ուղղելու ժամանակ: Վեր բարձրացումն ուղղելու յերկրորդ ետապում (ցածրացման կասեցում) կուրսանտի ուղղությունը հավասարաչափ բաշխվում է՝ մինչ գետնը յեղած հեռավորության և կրենների ու տարումի առկայության միջև:

3. Բարձր, 3 մետր և ավելի վեր բարձրացման ժամանակ, առանց աչքերը գետնից հեռացնելու և բռնակով վեր բարձրացման ուղղումը դադարեցնելու, պետք է կանխում ու գազ տալ և յերկրորդ շրջանը գնալ:

36. ԱՅԾԱՅԱՏԿՈՒՄՆԵՐ

Այժմացատկումների (կողով) պատճառներ լինում են.

ա) հայացքի ուշ փոխադրումը գետնի վրա.

բ) ցածր հավասարեցումը.

գ) ցածր պահումը.

դ) սավառնման մեծ արագությունը.

յե) թերաձգումը և, վորպես դրա հետևանք, սավառնման փոքր արագությունը.

զ) մոտորի մեծ քանակությամբ պտույտները.

ե) հայացքի հեռացումը գետնից.

ը) հայացքի սխալ ուղղումը (չափազանց հեռու դեպի առաջ կամ, ընդհակառակը, թեև ին մոտիկ, նույնպես և հայացքը ֆյուզելյաժին մոտիկ ուղղելու ժամանակ).

թ) ուղղության սխալ բաշխումը նստեցման ժամանակ.

ժ) բարձրությանը հետևել չկարողանալը նստեցման ժամանակ.

ժա) բռնակի շարժումը դեպի իրեն ակնբով գետնին դիպչելու մոմենտին.

ժբ) ակների վրա իջնելը 20 սանտիմետրից ավելի բարձրությունից:

ԱՅԾԱՅԱՏԿՈՒՄՆԵՐԸ ՈՒՂՂԵԼՈՒ ՏԵԽՆԻԿԱՆ

1. Յեթե ինքնաթիռը դիպել է գետնին և վեր է բարձրացել մինչև 0,2 - 0,25 մ բարձրությունը, բռնակը պահել և նստեցում կատարել ակների վրա:

2. Յեթե ինքնաթիռը դիպել է գետնին և վեր է բարձրացել մինչև 0,5 մ բարձրությունը, բռնակը պահել, գետնի մոտենալու հետ միասին բռնակը քաշել դեպի իրեն, ուղղությունը պահելով վոտներով: Ակների վրա նստեցում կատարելու դեպքում, կանխել ինքնաթիռի յերկրորդ անգամ գետնից բաժանումը, բռնակը քիչ սեղմելով իրենից դեպի առաջ:

3. Յեթե ինքնաթիռը դիպել է գետնին և կարող է վեր բարձրանալ պահումի նորմալ բարձրությունից ավելի բարձր, բռնակը համաչափ շարժելով դեպի առաջ, կասեցնել ինքնաթիռի վեր բարձրացումը 0,75 - 1 մետր բարձրության վրա, գետնի մոտենալուն պես նորմալ նստեցում կատարել: Հետևել, վոր գետնին իջնելը յերեք կետի վրա լինի առանց կրենների և տարումների:

4. Յեթե կուրսանտը չի կասեցրել ինքնաթիռի վեր բարձրացումը և 2 մետր ավելի մեծ բարձրության է հասել, առանց աչքերը գետնից հեռացնելու և այժմացատկումն ուղղումը դադարեցնելու, բռնակով կանխում ու գազ տալ (գազը տալ սահուն կերպով) և յերկրորդ շրջանը գնալ:

Այծացատկումները, նույնպես և ուրիշ սխալներն ուղղելու ժամանակ, վորպես հիմնական կանոններ պետք է հետևյալները լինեն.

1. Գետնին դիպչելու մոմենտին բռնակով դեպի իրեն վոչ մի շարժում չանել:
2. Բռնակը չսեղմել իրենից դեպի առաջ ափելի, քան այդ պահանջվում է գետնի հեռացումը կանգնեցնելու համար:
3. Ինքնաթիռի ցածրացման ժամանակ չուշանալ բռնակը դեպի իրեն քաշելու գործում:
4. Արագությունը կորցնելու ժամանակ ինքնաթիռը խնամքով պահպանել կրեններից ու տատանումներից վոտներով և ելբրոններով:
5. Այծացատկումից հետո բռնակը վաղաժամ չքաշել դեպի իրեն.
6. Յերկրորդ շրջանը գնալու միջոցով սխալն ուղղելիս, վոչ մի դեպքում հայացքը չհեռացնել գետնից: Ինքնաթիռը պահել այն բարձրություն վրա, վորի վրա վորոշում է ընդունվել յերկրորդ շրջանը գնալու համար, մինչև վոր լիովին չզարգացվի այն արագությունը, վորն անհրաժեշտ է վերելքի համար: Գազը տալ սահուն կերպով, հիշելով, վոր կտրուկ կերպով գազ տալու դեպքում, մոտորը կարող է չընդունել (կաբող և «խեղդվել»):

37. ՎԵՐԱԹՈՒԻՉՔ ՈՒ ՆՍՏԵՅՈՒՄ ԿՈՂՔԻ ՔՍՄՈՒ ԺՍՄԱՆԱԿ

Վերաթռիչքի ժամանակ վազքի հենց սկզբից բռնակը սեղմել դեպի այն կողմը, վորտեղից քամին է փչում, վորպեսզի քամին ինքնաթիռի թևի տակ չփչի, և վազքն առանց կրենի տեղի ունենա: Վազքի սկզբում բռնակը քաշում են դեպի մի կողմը մի քիչ ավելի շատ, իսկ արագության հետզհետե աճելուն և ելբրոնների գործողություն ուժեղանալուն պես, բռնակը մի քիչ քաշում են դեպի չեզոք դրությունը: Ուղղությունը վազքի ժամանակ անհրաժեշտ է հատկապես խիստ պահպանել, թույլ չտալով, վոր ինքնաթիռը դառնա քամու դիմաց, դրա համար նա հակում ունի շնորհիվ այն բանի, վոր Ֆյուլգելյաժն իրենից, կարծես, հողմացույց է ներկայացնում, վորի համար հենարան է ծառայում գետնին հենված շաստին: Չպետք է մեխանիկորեն միանգամից առաջ տալ բռնակի հակառակ վոտը,

վորովհետև այդ կարող է տարադարձում առաջացնել քամու ուղղությունը. անհրաժեշտ է հակառակ վոտը պատրաստի պահել, վորպեսզի ինքնաթիռի ամենափոքր տարադարձման դեպքում, այդ վոտը տրվի: Հենց վոր ինքնաթիռը պոկվի, բռնակը պետք է սեղմել դեպի այն կողմը, վորտեղից քամին է փչում, հակառակ վոտի միջոցով պահելով տարադարձումից:

Պոկումից հետո կրենն այնքան պիտի լինի, վոր միայն մատորի տարումը, վոչ ավելի, վորպեսզի թևը չդիպչի գետնին: Վերելքը մինչև առաջին տարադարձումը պետք է կատարել համապատասխան կրենով, պահելով տարադարձումից հակառակ վոտով:

Մարշրուտով գնալու ժամանակ, տարումի դեմ պաշքարը մղում են կուրսի միջոցով:

Վերջին, տարադարձումը կատարելուց հետո, կուրսանտը պետք է դարձում կատարի T-եյին միանգամայն զուգահեռ ուղղությունը, իսկ T-եյի գծից շեղումի միջոցով վորոշել ուղղությունը և տարումի մոտավոր չափերը: Սավառնման ժամանակ տարումը վոչնչացնել կրենով դեպի այն կողմը, վորտեղից քամին է փչում, ինքնաթիռը պահելով տարադարձումից հակառակ վոտով: Սավառնելու ընթացքում պետք է վորոշել կրենի այն մեծությունը, վորը վոչնչացնում է տարումը, և այդ կրենով գետնին մոտենալ: 30 մետրից ավելի ցածր բարձրության վրա, տարումի առկայությունը վորոշել՝ Ֆյուլգելյաժի յերկայնակի առանցքի նկատմամբ գետնի մակերևույթի շարժման ուղղությունը: Հավասարեցումն ու պահումը կատարել կրենով և հակառակ վոտով, վորը տրվում է նստեցման ուղղագծությունը պահպանելու համար: Պահումի վերջում բռնակն աստիճանաբար քաշում են միջին դրությունն ավելի մոտիկ այնպես, վոր ինքնաթիռի գետնին իջնելու մոմենտին կրենը վերացված լինի: Այդ դեպքում ուղղությունը պահպանելու համար պետք է վոտով աստիճանաբար սեղմել հակառակ պեղալը և, կրենի հետզհետե պակասելուն պես, սեղմումը թուլացնել:

Յեթե պահումի հենց վերջում ինքնաթիռում նորից է տարում գոյացել և դրա վոչնչացնելու համար կրենի կիրառումն արդեն ուշ է, ապա անհրաժեշտ է հենց գետնին իջնելու մոմենտից առաջ (վոչ շուտ), սահուն կերպով սեղմելով տարումի կող-

մի պեղալը, մեղմացնել շաստի վրայի կողքի բեռնավորումը: Վազուրդի ժամանակ ավելացնել տարումի կողմի վտոր, վորովհետև կողքի քամին կգարձնի ինքնաթիռը քամու դիմաց, և միաժամանակ բռնակը պետք է սեղմել դեպի այն կողմը, վորտեղից քամին է փչում, դրանով պահպանելով կրենից:

Յեթե կուրսանալը, ինքնաթիռի գետնին մոտեցնելիս, ուշ է նկատել տարումը և կասկածում է դրա վոչնչացման մասին, ապա պետք է գաղ տա յերկրորդ շրջանը գնալու համար: Այդ հատկապես կարևոր նշանակություն ունի ակներբի վրա և լրիվ բեռնավորումով նստեցում կատարելու ժամանակ:

38. ՎԵՐԱԹՈՒԻՉՔ ՈՒ ՆՍՏԵՑՈՒՄ ՈՒՂԵԿԻՑ ՔԱՄՈՒ ԺԱՄԱՆԱԿ

Վերաթռիչքն ուղեկից քամու ժամանակ սովորականից տարբերվում է նրանով, վոր վազքի սկզբում ինքնաթիռը վատ է յենթարկվում ուղղության ղեկին. վազքի և գետնի վերևում պահելու պրոցեսն ավելի տևական կլինի հեռավորության նկատմամբ և ավելի մեծ բարձրության վրա կլինի գետնի նկատմամբ: Վերաթռիչքի զժվարությունն այն է, վոր պետք է կարողանալ ուղղությունը պահել վտաններով, նույնպես և ժամանակին ու սահուն կերպով պոչը բարձրացնել: Վերաթռիչքի ժամանակ հատուկ ուշադրությամբ պետք է ուղղությունը պահել վտաններով և թույլ չտալ տարում տեղի ունենալու:

39. ՆՍՏԵՑՄԱՆ ԿՍԱՐՄԱՆ ՏԵԽՆԻԿԱՆ ՈՒՂԵԿԻՑ ՔԱՄՈՒ ԺԱՄԱՆԱԿ

Հավասարեցումն ու պահումը նստեցման ժամանակ կատարվում է նույնպես, ինչպես և քամու դիմաց նստեցման ժամանակ, միայն այն տարբերությամբ, վոր ինքնաթիռի մեծ արագության պատճառով, կուրսանալի համար զժվար է վորոշել բարձրությունը գետնի նկատմամբ: Վազուրդի (պրորեզ) ժամանակ անհրաժեշտ է չափազանց մեծ խնամքով պահպանել ուղղությունը: Վազուրդի վերջում, յերբ ինքնաթիռի արագությունը գետնի նկատմամբ մոտիկ կլինի քամու արագությանը, ինքնաթիռը կդադարի ղեկերին յենթարկվել, ուղղությունը պահպանվում է բացառապես կռաբևեռի (կոստիլ) ոգնությամբ: Յեթե դրանից առաջ ուղղությունը ճիշտ պահպանված չի յեղել, ապա ինքնաթիռը պահել հետագա տարադարձումից այդ ժամանակ շատ զժվար է: Կանգառումից առաջ, յերբ քա-

մու արագությունը վազքի արագությունից ավելի մեծանում է, ուժեղ ուղեկից քամու ժամանակ, ուղղության ղեկի գործողությունը հակառակն է դառնում (դեպի աջ տարադարձման ժամանակ պետք է աջ վտոր տալ): Յեթե տարադարձումը ժամանակին չի կանգնեցվել, և ինքնաթիռն արդեն կատարել է 90° տարադարձումը, ուղղության ղեկի գործողությունը նորից նորմալ է դառնում: 6 մ/վայրկից պակաս ուժի քամու ժամանակ ուղղության ղեկի հակառակ գործողությունը գործնականում նկատելի չէ, վորովհետև այդ գործողությունը վոչնչացվում է կռաբևեռի հակազդեցությամբ:

40. ԻՆՔՆԱԹԻՐԻ ՂԵԿԱՎԱՐՈՒՄԸ ՓՈՔՐ ԱՐԱԳՈՒԹՅԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ

(Սավառում 65 կմ/ժամ արագության ժամանակ)

Ինքնաթիռը փոքր արագության ժամանակ անկայուն է դառնում և շատ ավելի դանդաղ է պատասխանում ղեկերի գործողություններին: Մանավանդ նա վատ է յենթարկվում ելերոններին:

Սավառնելու ժամանակ ուղղությունը պահպանվում է նույնպես, ինչպես և նորմալ արագության ժամանակ,— սահուն կերպով պեղանները սեղմելով, բայց շարժումները պետք է ավելի ուժեղ լինեն և իրենց թափով ավելի մեծ: Կրենները պետք է վերացնել վոչ միայն ելերոններով, այլ և վտանների ուժեղ շարժումով: Վտաներով գործել այսպես, հենց վոր կուրսանալը նկատի, վոր ինքնաթիռում կրեն է գոյացել, անհրաժեշտ է ուժեղ սեղմել հակառակ պեղալը: Պեղալի սեղմումն այնքան ավելի ուժեղ պիտի լինի, վորքան ավելի մեծ է կրենը և վորքան ավելի փոքր է արագությունը: Հենց վոր ինքնաթիռն սկսի, հակառակ վտոր տալու պատճառով, կրենից դուրս գալ, վտանները միանգամից պետք է չեղոք դրությամբ դնել: Յեթե ուշանա վտանների հեռացումը, ապա ինքնաթիռը մյուս կրենի մեջ կընկնի, և, սավառնելու փոխարեն, մի թևից մյուս թևի վրա անկում (թերթանման անկում) կստացվի: Յեթե կուրսանալը կրենը վերացնել չի կարողանում, ապա անհրաժեշտ է բռնակը միքիչ թողնել, ինքնաթիռը նորմալ արագություն է ձեռք բերում և լավ ղեկավարելի յե դառնում:

Սավառնելու ժամանակ նայել նույնպես, ինչպես նստեցման ժամանակ:

41. ԱՄԵՆԱԶԵՌՆՏՈՒ ՅԵՎ ՏՆՏԵՍԱԿԱՆ
ԱՐԱԳՈՒԹՅՈՒՆ

1. Ամենաձեռնառու արագություն կոչվում է այնպիսին, վորի ժամանակ վառելիքի միենուջն պաշարով կարելի յե թռչել խաղաղ յեղանակի ժամանակ ավելի մեծ հեռավորություն, քան վորևե ուրիշ արագության ժամանակ: Գետնի մոտ բարձրություն վերցնելու համար այդ կլինի այն թարագությունը, վորի ժամանակ ինքնաթիռն ամենից արագ բարձրություն կվերցնի: Այդ նույն արագության ժամանակ ստացվում է սավառնման ամենամեծ հեռավորությունը (շտիլի ժամանակ): Մ—2 ինքնաթիռի համար այդպիսի արագություն կլինի 90 կմ/ժամ:

2. Տնտեսական արագություն կոչվում է այնպիսին, վորի ժամանակ վառելիքի ծախքը ժամանակի մի միավորի ընթացքում ամենափոքրն է և վառելիքի միենուջն պաշարով կարելի յե ողում մնալ ավելի յերկար ժամանակ, քան վորևե ուրիշ արագությամբ թռիչք կատարելու ժամանակ: Տնտեսական արագության ժամանակ ինքնաթիռը սավառնում է ամենափոքր ուղղաձիգ արագությամբ:

Մ—2 ինքնաթիռի համար այդպիսի արագություն կլինի 78 կմ/ժամ:

III

ՇՏՈՊՈՐ

42. ՇՏՈՊՈՐԻ ՄԵՋ ԱՆԿՈՒՄԸ ՀՈՐԻՉՈՆԱԿԱՆ
ԹՈՒՉՔԻՑ

Սահուն կերպով փակվում է գազը մինչև դեմ առնելը, և կապտը հորիզոնական թռիչքի դրությամբ պահելու համար բռնակը քաշվում է դեպի իրեն, ինքնաթիռը հասցվում է պարտյուտման 65 կմ/ժամ արագությամբ: Ինքնաթիռը թևի վրա թեքելու համար, բռնակը քաշվում է դեպի իրեն մինչև դեմ առնելը և, նայած շտոպորի ժամանակ պտտման ցանկալի ուղղությանը, տրվում է աջ կամ ձախ վտար մինչև դեմ առնելը. այդպիսի դրությամբ պահվում է ղեկավարումը—ինքնաթիռն անցնում է շտոպոր կատարելուն:

43. ՇՏՈՊՈՐԻ ՄԵՋ ԱՆԿՈՒՄԸ ՎԵՐԵԼՔԻՑ

Մոտորի միջոցով վերելքի ժամանակ շտոպորի մեջ անկումը կատարվում է ինքնաթիռի քիթն աստիճանաբար բարձրացնելով մինչև արագության պակասումը 60-65 կմ/ժամ. տըրվում է մինչև դեմ առնելը շտոպորի ցանկալի կողմի վտար և ամբողջովին փակվում է գազը: Մոտորի ավելորդ բեռնավորումից խուսափելու համար, վերելքի ժամանակ մոտորի պտույտները պետք է պահել 1400-1500 պս/րոպե:

44. ՇՏՈՊՈՐԻ ՄԵՋ ԱՆԿՈՒՄԸ ՏԱՐԱԴԱՐՁՈՒՄԻՑ
(ՎԻՐԱԺԻՑ)

Վերաժի մեջ նորմալ կերպով մտցնելուց հետո, աստիճանաբար ուժեղացվում է վոտի սեղմումը: Պոչի գոյացած տարումի հետևանքով, ինքնաթիռի կապոտը իջնելու ձգտում կունենանա, և կրենը կավելանա: Բռնակով պետք է պահել կապոտն իջնելուց և կրենի ավելանալուց: Յերբ ինքնաթիռը կընկնի քթի և թևի վրա, արագության կորուստի հետևանքով, վոտը տալ մինչև դեմ առնելը դեպի շտոպորի կողմը և բռնակն ամբողջովին քաշել դեպի իրեն: Ինքնաթիռը շտոպոր կկատարի:

Մոտորի միջոցով տարագարձումից շտոպորի մեջ անկումի ժամանակ, հենց վոր քիթն սկսի իջնել, անհրաժեշտ է մոտորի պտույտները սահուն կերպով փակել ամբողջովին:

Առանձին տարբերությունն չկա մոտորով տարագարձումից և սավառնման ժամանակ տարագարձումից շտոպորի մեջ անկման միջև:

45. ՇՏՈՊՈՐԻՑ ԴՈՒՐՍ ԲԵՐԵԼԸ

Բռնակը սահուն կերպով սեղմում են իրենից դեպի միջին դրությունը, վորը գոյություն ունի չեղոք և դեպի իրեն քաշած դրությունների միջև: Միաժամանակ տրվում է շտոպորի հակառակ վոտը մինչև վերջը: Պտտումը դադարելուց հետո, վոտներն անմիջապես դրվում են չեղոք դրությամբ և, բռնակը սահուն կերպով դեպի իրեն քաշելով, ինքնաթիռը դուրս է բերվում քիթնիվար թռիչքից:

Յերբ կապոտը մոտենում է սավառնելու դրությանը, բռնակի դեպի առաջ սեղմումով ինքնաթիռը պահվում է սավառնելու անկյան մեջ և միայն դրանից հետո գազ է տրվում և հորիզոնական թռիչքի անցում կատարվում: Այդ արվում է նրա համար, վոր արագությունը չկորչի:

Այն բոլոր դեպքերում, յերբ, շտոպորից դուրս բերելու ժամանակ, ինքնաթիռն ուշ է դուրս դալիս, պետք է ստուգել, արդյոք տրված է հակառակ վոտն ամբողջովին (մինչև վերջ), ինչ դրությամբ է գտնվում իրենից դեպի առաջ սեղմած բռնակը: Յեթե ինքնաթիռը շատ է ուշանում, յեթե շտոպորից դուրս չի գալիս, յերկուսից ավելի վոտը կատարելով, բռնակը պետք է սեղմել իրենից դեպի առաջ, չեղոք դրությունից ավելի շատ, և հանգիստ սպասել շտոպորից ինքնաթիռի դուրս գալուն: Ինքնաթիռն անպայման դուրս կգա շտոպորից:

IV

ՈՒՇԱԴՐՈՒԹՅԱՆ ԲԱՇԽՈՒՄԸ
ՇՏՈՊՈՐԻ ԺԱՄԱՆԱԿ

46. ՇՏՈՊՈՐԻ ՄԵՋ ՄՏՅՆԵԼՈՒ ԺԱՄԱՆԱԿ

1. Շուրջանակի զննություն կատարել ու համոզվել, վոր շտոպոր կատարելուն վոյինչ չի խանգարում:
2. Ստուգել անոթների (պրիբորների) աշխատանքի և ցուցմունքի ճշտությունը:
3. Ստուգել իր դրությունը կարինի մեջ (նստվածքի հարմարությունը, փոկերով ամրացումը, վոր վոտների թաթերի ծայրերը գտնվում են պեղալային փոկերի տակ և ալին):
4. Ստուգել առաջադրած բարձրության առկայությունը գետնի և անոթի միջոցով:
5. Կողմորոշվել զոնայի նկատմամբ և ինքնաթիռը դնել նրա կենտրոնի ուղղությամբ:
6. Լավ տեսանելի կողմորոշ նշել հորիզոնի վրա:
7. Անհրաժեշտ դործողություններ կատարել ղեկերով, ինքնաթիռը շտոպորի մեջ մտցնելու համար:
8. Սահուն կերպով փակել մոտորի պտույտները:

47. ՇՏՈՊՈՐԻ ԺԱՄԱՆԱԿ

1. Շտոպորի ժամանակ նայել դեպի շտոպորի կողմը, վերևի և ներքևի թևերի միջև յեղած ուղղությամբ:
2. Պահել դեպի իրեն մինչև դեմ առնելը քաշած բռնակը և շտոպորի կողմը աված վոտը:

3. Վոլորները հաշվել հորիզոնի վրա առաջուց ընտրած և լավ տեսանելի կողմորոշի միջոցով:

4. Պարզ հաշիվ տալ իրեն կատարած վոլորների քանակի մասին:

48. ՇՏՈՊՈՐԻՅ ԴՈՒՐՍ ԲԵՐԵԼՈՒ ԺԱՄԱՆԱԿ

1. Վորոշում ընդունել դուրս բերելու մասին:

2. Բռնակն իրենից դեպի առաջ տալ և վոտը տալ մինչև վերջ դեպի շտոպորի հակառակ կողմը:

3. Համոզվել, վոր ամեն ինչ ճիշտ և կատարած:

4. Պատումը դադարելուց հետո, վոտները դնել չեզոք դրուժյամբ (թույլ չտալ, վոր ինքնաթիռը հակառակ շտոպորի անցնի):

5. Ինքնաթիռը սահուն կերպով դուրս բերել քիթնիվար դրուժյունից, թույլ չտալով, վոր ինքնաթիռն ավելացնի արագությունը 150 կմ/ժամից ավելի, նույնպես և թույլ չտալով, վոր դուրս բերելու ժամանակ կրեններ զոչանան:

6. Սավառնման անկյան հասնելուց հետո, ավելացնել մոտորի պտույտները, հասցնելով մինչև 1350-1400 պտույտի, և փոխարինել հորիզոնական թռիչքի:

7. Շուրջանակի ղննություն կատարել և համոզվել, վոր մոտերքում ուրիշ իքնաթիռներ չկան:

8. Չննել ու համոզվել, վոր անոթների ցուցմունքները ճիշտ են:

9. Կողմորոշվել զոնայի նկատմամբ:

49. ՍԽԱԼՆԵՐԸ ՇՏՈՊՈՐԻՅ ԴՈՒՐՍ ԲԵՐԵԼՈՒ ԺԱՄԱՆԱԿ

1. Հակառակ վոտը արված և վոչ մինչև վերջ: Դրա հետևանքով պտտման դադարեցման ուշացում և տեղի ունենում:

2. Բռնակը բոլոր ժամանակ դեպի իրեն քաշած դրուժյամբ և մնում—պտտման կանգառման ուշացում և տեղի ունենում: Գիթնիվար դրուժյունից դուրս գալու ժամանակ քիթ բարձրացում և տեղի ունենում և արագության կրկին անգամ կորուստ:

3. Բռնակի կտրուկ սեղմում դեպի առաջ և բռնակի ավելի շատ սեղմում, քան այդ հարկավոր և—քիթնիվար ուղղորդ թռիչք և տեղի ունենում և շատ բարձրություն և կորչում:

4. Պտտման դադարելուց հետո, վոտները չեն դրվում չեզոք դրուժյամբ: Բռնակը սեղմված և վոչ թե իրենից ուղիղ դեպի առաջ—քիթնիվար դրուժյունից դուրս գալը տեղի չեն ունենում տարադարձումով ու կրենով. հնարավորություն կա յերկրորդ անգամ շտոպորի մեջ ընկնելու և դեպի հակառակ կողմը:

5. Կուրսանտոն ինքնաթիռին չի ոգնում քիթնիվար դրուժյունից դուրս գալու: Շատ և կորչում բարձրությունը, շատ և մեծ արագությունը:

6. Գիթնիվար դրուժյունից կտրուկ և դուրս բերվում—գերբեռնավորում և տեղի ունենում: Կանոնավորման խախտում և լինում:

7. Գիթնիվար թռիչքը գազով և կատարվում—մոտորը մեծ քանակությամբ պտույտներ և զարգացնում, վորոնց նա դիմանալ չի կարողանում. բարձրության մեծ կորուստ և տեղի ունենում. մեծ արագություն և վարգանում:

8. Գիթի բարձրացում քիթնիվար դրուժյունից դուրս գալու ժամանակ—արագության կորուստ և տեղի ունենում և հնարավորություն և ստեղծվում նորից շտոպորի մեջ ընկնելու:

9. Գազի կտրուկ փակում—մոտորի կանգառում և տեղի ունենում:

Յեթե ողայուն չի կորցնում արագությունը յեվ շատ չի տալիս վոսք, նա յերբեք ախամա շտոպորի մեջ չի ընկնի:

ՄԱՆՐ ՎԻՐԱԺՆԵՐ

50. ՎԻՐԱԺԻ ՄԵՁ ՄՏՑՆԵԼԸ

1. Համոզվել, Վոր զոնայում գտնվելը ճիշտ ե:
2. Կողմորոշ սահմանել վերածի մեջ մտցնելու և գուրս բերելու ուղղության համար:
3. Մտուղել առաջադրած բարձրության առկայությունը, համոզվել, Վոր մոտերքում ուրիշ ինքնաթիռներ չկան:
4. Սահմանել մոտորի պտույտները:
5. Ստանալ սահմանված արագությունը:
6. Ղեկերի համակարգված գործողութուններով վիրածի մեջ մտցնել:
7. Կապոտ—հորիզոն (քիթն իջեցնելը—քիթը բարձրացնելը):
8. Պտտման սկզբի և կրենի գոյացման սկզբի միաժամանակությունը:
9. Կրենի մեծությունը:
10. Արագության ցուցիչը և սահումի ցուցիչը:

ՎԻՐԱԺԻ ՀԱՍՏԱՏՎԱԾ ՌԵԺԻՄՈՒՄ

1. Կապոտի դրությունը հորիզոնի նկատմամբ:
2. Արագության ցուցիչը:
3. Կրենի մեծությունը (կապոտ—առաջալկա—հորիզոն):
4. Կապոտի պտտման արագությունը հորիզոնի վրայով:
5. Սահումի և արագության ցուցիչները:
6. Ողի զննումը վիրածի ուղղությամբ:
7. Վիրածի վերջում գուրս բերելու ուղղությունը:

Ուշադրության բաշխման վերոհիշյալ հաջորդականության հրկնությունների քանակը կախված է վիրածի տևողությունից:

51. ՎԻՐԱԺԻՑ ԴՈՒՐՄ ԲԵՐԵԼԸ

1. Դուրս բերելու ուղղությունը:
2. Կապոտ—հորիզոնը (քիթ բարձրացման և իջեցման քաջակայություն):
3. Սահումի և արագության ցուցիչները:
4. Պտտման կանգաման և կրենից գուրս բերելու միաժամանակությունը:
5. Բարձրությունը:
6. Մոտերքում ինքնաթիռների բացակայությունն ողում:
7. Մոտորի աշխատանքի կոնտրոլ անոթները:
8. Զոնայում գտնվելու ճշտությունը և նկատած սխալների արագ գնահատումը:

52. ՄԻՆՁԵՎ 45° ԿՐԵՆՈՎ ՎԻՐԱԺԻ ԿԱՏԱՐՄԱՆ ՏԵԽՆԻԿԱՆ

Վիրածները զոնայում միշտ պետք է սկսել հորիզոնական թռիչքի ռեժիմից 110 կմ/ժամ արագությամբ և մոտորի միջին (1350-1400) պտույտներով: Ինքնաթիռը գնելով զոնայի կենտրոնի ուղղությամբ և շրջահայեցություն կատարելով, գաղի սեկտորի սահուն շարժումով ավելացրել պտույտների քանակը 50-100-ով (նայած կրենին) և արագությունը հասցնել 110 կմ ժամի: Միաժամանակ սեղմելով բռնակն ու պեղալը, դրանք թեքել դեպի վիրածի կողմը: Ուշադրությունը կենտրոնացնել հորիզոնի նկատմամբ կապոտի դրության և կրենի համար մյուս կողմորոշների (առաջալկա) վրա: Յերբ ստացված է առաջադրած կրենը և անկյունային անհրաժեշտ արագությունը, պետք է վերացնել ինքնաթիռի հակումը կրենն ավելացնելու և պտտումն արագացնելու, վորի համար պետք է պահպանել կրենը, միքիչ սեղմելով բռնակն իրենից դեպի առաջ, նույնպես և վորտը միքիչ տալ դեպի հակառակ կողմը: Բռնակի և վորտի շարժումը (սեղմումը) դեպի հակառակ կողմն այնքան ավելի մեծ կլինի, վորքան յեռանդուն է յեղի կրենի մեջ մտցնելը: Հետագայում վիրածի կատարման ժամանակ պահպանել հորիզոնի նկատմամբ կապոտի մշտական դրությունը և պտտման հավասարաչափ արագությունը: Մինչև նշած կողմորոշը 30-40°-ից ավելի գուրս

բերելու համար, բռնակն ու վոտը սահուն կերպով տրվում են դեպի վերաժի հակառակ կողմը: Յերբ ինքնաթիռը կապարեցնի պտտումը ու կրենից դուրս կգա, ամեն ինչ չեզոք դրուժյամբ դնել ուղղագիծ թռիչքին համապատասխան:

Մոտորի պտույտները պակասեցվում են մինչև հորիզոնական թռիչքի օժիմի համար անհրաժեշտ քանակը:

Վերաժի ժամանակ առաջացած սխալները նույնն են, ինչ վոր տարադարձման ժամանակ:

53. ՈՒԹՆՅԱԿՆԵՐ

Ութնյակները յերկու վերաժ են 360° հակառակ ուղղությամբ, վորոնք կապված են իրար հետ մեկ վերաժից մյուսին արագ ու յեռանդուն փոխանցումով: Կատարման տեսակետից ութնյակները վերաժներից վոչնչով չեն տարբերվում, բացի այն բանից, վոր մեկ վերաժից դուրս բերելը և հետևյալ վերաժի մեջ մտցնելը տեղի չեն ունենում անընդհատ և յեռանդուն կերպով և, հետևապես, համակարգման համար ել ավելի մեծ ուշադրություն են պահանջում:

54. ՈՉԱԹՈՒԻՉՔՆԵՐ

Ոճաթռիչք կոչվում է թռիչքն արագ, հաջորդական տարադարձումներով՝ առաջին ու վերջինը 90°-ով և մնացած բոլորը (միջնականները) 180°-ով:

Ոճաթռիչքների կատարումն ութնյակներից վոչնչով չեն տարբերվում, բայց ել ավելի մեծ պահանջներ են առաջադրում ութնյակների մեջ մտցնելու և դուրս բերելու ժամանակ ղեկերի գործողությունների համակարգման համար:

Վերաժների, ութնյակների և ոճաթռիչքների ժամանակ յեղած սխալները նույնն են, ինչ վոր տարադարձումների ժամանակ:

55. ԽՈՐԸ ՎԻՐԱԺՆԵՐ (45°-ԻՑ ԱՎԵԼԻ)

Խորը վերաժներ կատարելուց առաջ զոնայում կատարվելիք գործողություններն ու շրջաճացության կանոնները նույնն են, ինչ վոր մինչև 45° կրենով վերաժների ժամանակ:

Խորը վերաժի մեջ ինքնաթիռը մտցվում է սահուն կերպով նույնպես, ինչպես և փոքր վերաժի մեջ, բռնակի և վոտի միաժամանակ շարժումով, նախապես արագությունն ավելացնելով մինչև 110 կմ/ժամ:

Կրենի հետզհետե ստեղծվելուն պես, աստիճանաբար ավելացվում են մոտորի պտույտներն այն հաշվով, վոր 45° կրենի ժամանակ պտույտները լիովին տրված լինեն:

35-45°-ին կրենի մոտենալու ժամանակ, բռնակը սահուն կերպով քաշել դեպի իրեն: Վերջին շարժման ժամանակ բռնակի վրա զսպանակող ճնշում պիտի զգացվի:

Դրա հետ միասին յետ քաշել այն վոտը, վորը վերաժի մեջ մտցնելու ժամանակ տրված է յեղել դեպի վերաժի կողմը, և ինքնաթիռը պահել հորիզոնի ուղղությամբ, հակառակ պեղալը սեղմելով (կրենի հետզհետե դեպի 45° ավելանալուն պես, ղեկերն սկսում են փոխադարձաբար գործել ուրիշ հարթություններում, այն է՝ բռնակով ստեղծվում է անկյունային արագությունը, իսկ վոտներով ինքնաթիռը պահվում է հորիզոնի ուղղությամբ):

Յեթե բռնակը քաշելուց ինքնաթիռի քիթը չի բարձրանում, արագությունը չի պակասում, ապա բռնակը շարունակել քաշել դեպի իրեն, պտտման անհրաժեշտ արագություն ստեղծելով:

Բռնակը չպիտք է քաշել դեպի իրեն մինչև դեմ առնելը, արագությունը կորցնելուց (գրոհի մեծ անկյուն) խուսափելու համար:

Վերաժների ժամանակ կողմորոշներ են ծառայում. կատար-հորիզոն, ձգան (սոյաժկա) և պիլոնի մութակը, արագության ցուցիչը և դարձումների ցուցիչը: Վերաժի ժամանակ արագությունն է՝ 110 կմ/ժամ:

Վերաժից դուրս բերելու համար պետք է միաժամանակ սահուն ու համակարգված ձևով սեղմել վոտն ու բռնակը դեպի պտտման հակառակ կողմը:

Բռնակը սեղմել իրենից դեպի առաջ անկյունագծի ուղղությամբ ինքնաթիռի քիթ բարձրացման առաջն առնելու համար. միաժամանակ պտույտները պակասեցնել մինչև միջին պտույտների քանակը (բռնակն ու վոտը տրված են մնում դեպի վերաժի դրսի կողմը, մինչև ինքնաթիռի լիակատար հավասարեցումը հորիզոնական դրությամբ, վորից հետո վոտն ու բռնակը դրվում են չեզոք դրությամբ):

Վերաժից դուրս բերելն անհրաժեշտ է սկսել այն ժամանակ, քանի դեռ ինքնաթիռը չի հասել մոտավորապես 50-60° մինչև լրիվ 360°-ը:

56. ՎԻՐԱԺՆԵՐԻ ԺԱՄԱՆԱԿԻ ԲՆՈՐՈՇ ՍԽԱԼՆԵՐԸ

1. Վերաժի կրենի մեծացումն ավելի, քան պահանջվում է, կամ դրա փոքրացումը:

2. Բռնակը դեպի իրեն չափազանց դանդաղ (և վոչ բավականաչափ) կամ չափազանց կտրուկ (և մեծ) քաշումը: Առաջին դեպքում ոգի փչում կստացվի ներսի կողմից, յերկրորդ դեպքում — դրսի կողմից:

3. Մոտորի պտույտների քանակի և կրենի մեծության չհամաձայնեցված լինելը:

4. Ինքնաթիռը վատ է պահվում վոտներով, այսինքն վերաժ է կատարում վոչ ճիշտ հորիզոնի ուղղությամբ՝ կորցնում է բարձրութունը և իջնում է. վոտն ավելի ուժեղ է տրվում դեպի վերաժի կողմը (ներքևինը) կամ ավելի ուժեղ է տրվում հակառակը (վերևինը) — արագության կորուստ:

5. Բռնակը դեպի իրեն չափազանց շատ քաշելը, յերբեմն մինչև դեմ առնելը, վոտի հետևանքով կորչում է արագութունը և շտապորային դրութունն է ստեղծվում:

6. Վերաժի մեջ մտցնելը միայն կրենով:

7. Վերաժի մեջ մտցնելու ժամանակ վոտը շատ տալը:

8. Արագության կորուստը. ա) վերաժի մեջ մտցնելու հենց սկզբում բռնակը շատ է քաշում դեպի իրեն. բ) վերաժի ժամանակ հակառակ վոտը շատ է տալիս:

Վոտի ուշացումը կրենի վերացման հանդեպ և ընդհակառակը, կրենի ուշացումը վոտը հեռացնելու հանդեպ կրենից դուրս բերելու ժամանակ, նույնպես է մոտորի անժամանակ և չհամակարգված ղեկավարումը:

10. Վերաժի մեջ կտրուկ մտցնելը և դուրս բերելը:

11. Վոչ ճիշտ դուրս բերելը ուղղության նկատմամբ:

12. Քամու կողմից տարումը հաշվի չառնելը և գոնա՞ն կորցնելը:

13. Սխալների համակցութունը:

Ուշադրության քաշխումը նույնն է, ինչ վոտ մանր վերաժների ժամանակ:

57. ՄԱՐՏԱԿԱՆ ՏԱՐԱԴԱՐՁՈՒՄ

Մարտական տարադարձումներն արագ տարադարձումներ են մինչև 60° կրենով, բարձրութուն վերցնելով և տարադարձումից դուրս գալով այնպիսի արագությամբ, վոտը թույլ է տալիս անմիջապես մի ուրիշ եվոյուցիա կատարել:

Մարտական տարադարձումը կատարվում է այսպես. համոզվելով, վոտ ինքնաթիռը գոնայում է գտնվում, և ոգում վոչ մի արգելք չկա, կողմորոշ նշել տարադարձումից դուրս բերելու համար (նայել ուսի վրայով պոչի փետրավորման ուղղությամբ): Մոտորի լրիվ պտույտներ տալ, ավելացնել ինքնաթիռի արագութունը մինչև 120 կմ/ժամ (առանց ցածրացման), իսկ հետո սահուն, բաց ուժեղ կերպով, դեկերի համակարգված վճռական գործողութուններով տարադարձման մեջ մտցնել նույնպես, ինչպես և խորը վերաժի մեջ, միաժամանակ կապոտի բարձրացում ստեղծելով (միքիչ ավելի շատ, քան վերելքի ժամանակ տարադարձում կատարելիս): 90° տարադարձում կատարելուց հետո, դադարեցնել քթի հետագա բարձրացումը, տարադարձումից դուրս բերելն սկսել՝ նշած կողմորոշին 60° չհասած, Մարտական տարադարձումից դուրս բերել բռնակի և պեղանների նույնպիսի շարժումներով, ինչպես և խորը վերաժից դուրս բերելու ժամանակ, այն տարբերությամբ միայն, վոտ լրիվ գազը մնում է մինչև հորիզոնական թռիչքի դրությամբ դուրս բերելու վերջը, և բռնակով պետք է ինքնաթիռը սեղմել արագութունը պահպանելու համար. մարտական տարադարձումից դուրս բերելու ժամանակ գազը փակել ուղղաձի վրա դուրս գալուց հետո: Դուրս բերելու ժամանակ արագութունը պետք է լինի առնվազն 90 կմ/ժամ: Բարձրութուն վերցնելը տարադարձման ընթացքում 20-30 մետր պիտի լինի:

Մարտական տարադարձումից դուրս գալուց հետո, պետք է շրջահայեցութուն կատարել, համոզվել, վոտ արգելքներ չկան, ստուգել անոթների ցուցմունքների և գոնայում գտնվելու ճշտութունը:

58. ԲՆՈՐՈՇ ՍԽԱԼՆԵՐԸ ՄԱՐՏԱԿԱՆ ՏԱՐԱԴԱՐՁ-
ՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ

1. Բավականաչափ արագությունն չի ստացվել տարադարձումն սկսելու համար:
2. Տարադարձումը դանդաղ է, բավականաչափ յեռանդունն չէ:
3. Տարադարձումը կատարվում է ղեկերի վոչ համակարգված գործողություններով (զնդիկի մեծ շեղումներ, ուժեղ փրչումներ, դրսի կամ ներսի կողմից)—հնարավոր է շտոպորի մեջ անկումը:
4. Տարադարձումը կատարվում է վորպես խորը վիրաժը, առանց բարձրություն վերցնելու,—տարադարձումի մեջ մտցրնելու սկզբում վերելք չի ստեղծված:
5. Տարադարձման առաջին կեսը կատարվում է առանց վերելքի, յերկրորդ կեսում դուրս բերելու ժամանակ քթի բարձրացում է ստացվում, դրա հետևանքով արագության մեծ կորուստ է տեղի ունենում:
6. Մեծ կամ փոքր է կրենը տարադարձման ժամանակ, մոտորի հզորության համեմատությամբ (մոտորի հետ համակարգումը բացակայում է կամ բավական չէ):
7. Մարտական տարադարձումից դուրս գալը տեղի յե ունենում առանց բավականաչափ արագության. հնարավոր է շտոպորի մեջ անկումը—բռնակը դուրս բերելու ժամանակ բավականաչափ չի սեղմվել դեպի առաջ:

59. ՈՂԱԿ

Y—2 ինքնաթիռի վրա ողակ կատարելու համար անհրաժեշտ է. վաղորոք սահմանել ուղղությունը հորիզոնի վրայի կողմորոշի միջոցով, արագացնել ինքնաթիռը լրիվ գազով մինչև 150 կմ/ժամ արագությունը, վորից հետո բռնակը քաշվում է դեպի իրեն մեղմ համաչափ—արագացրած շարժումով: Գետնի յերևալու մոմենտին մոտորը սահուն կերպով փակվում է, ինքնաթիռն անցնում է քիթնիվար դրության: Քիթնիվար դրությունից ինքնաթիռը դուրս է բերվում մինչև սավառնման դրությունը և հետո, մոտորի պտույտների ավելանալու հետ միասին, փոխադրվում է հորիզոնական թռիչքի ուժիմի: Ողակի

կատարման բոլոր ժամանակ ինքնաթիռը թևի վրա թեքվելուց պահվում է վոտներով: Ողակի ժամանակ պետք է նայել ուղիդ դեպի առաջ՝ կապոտին, իսկ դուրս բերելու ժամանակ—կապոտին և հորիզոնի վրայի կողմորոշին:

ՍԽԱԼՆԵՐԸ ՈՂԱԿԻ ԺԱՄԱՆԱԿ

1. Արագությունը փոքր է ողակի մեջ մտցնելու ժամանակ—ինքնաթիռը կախվում է ակնբըր դեպի վեր:
2. Չափազանց կտրուկ կամ չափազանց դանդաղ է վերցրվում բռնակը դեպի իրեն—ինքնաթիռը կորցնում է արագությունը և կախ է ընկնում:
3. Ողակի մեջ մտցնելու ժամանակ կրենի առկայությունը—ինքնաթիռը դարձում է կատարում և ողակից դուրս է գալիս կրենով:
4. Ուշ կամ շուտ է փակվում գազը—ինքնաթիռն ավելորդ արագություն է ստանում քիթնիվար դրության ժամանակ կամ կորցնում է արագությունը մեջքի վրա յեղած դրությամբ:
5. Մեջքի վրա անցնելու ժամանակ բռնակը տրվում է իրենից դեպի առաջ—ինքնաթիռը կախ է ընկնում և կորցնում է արագությունը:
6. Յերկար ժամանակ քիթնիվար իջնում է կամ կտրուկ կերպով դուրս է գալիս, քիթնիվար դրությունից—ինքնաթիռը շատ բարձրություն է կորցնում, ուժեղացրած արագություն է ստանում և մեծ բռնավորում է զգում:
7. Քիթնիվար դրությունից դուրս գալու ժամանակ շուտ կամ ուշ է տրվում գազը—ինքնաթիռը մեծ արագություն է ստանում կամ կորցնում է արագությունը:
8. Քիթնիվար դրությունից դուրս բերելու ժամանակ ինքնաթիռը բարձրացնում է քիթը հորիզոնից բարձր (առանց մոտորի)—ինքնաթիռը կորցնում է արագությունը:
9. Գազը փակվում է կտրուկ կերպով—կանգնում է մոտորը:
10. Գազը կտրուկ է տրվում—մոտորը չի ընդունում:

60. ՇՐՋՈՒՄ ԹԵՎԻ ՎՐԱՅՈՎ

Չոնայում ողային տարածությունը զննելուց հետո, համոզվելով, վոր վոչ մի արգելք չկա, ինքնաթիռը դնելով հորի-

գոնական թռիչքի ռեժիմի (առաջուց ընտրած կողմորոշի ուղղությամբ) 100 կմ/ժամ արագությամբ, արագության ցուցիչի համաձայն, մոտորի 1300—1350 պտույտի ժամանակ, կապոտն ունենալով հորիզոնի դժի ուղղությամբ, սահուն, բաց յեռանդուն կերպով բռնակը քաշել դեպի իրեն և վտար տալ դեպի շրջումի կողմը մինչև վերջ, բռնակի շարժման փոքր, հազիվ նկատելի կանխումով: Պետք է նայել դեպի առաջ, դեպի շրջումի կողմը, ֆյուզելյաժի կողմից: Յերբ ինքնաթիռը 80-90° շրջում կկատարի, սահուն, բաց յեռանդուն կերպով փակել գազը մինչև ամենափոքր պտույտները և յեռանդուն կերպով հակառակ վտար տալ մինչև դեմ առնելը: Ինքնաթիռը կլրացնի շրջումը հարակաշուկայան (իներցիայի) շնորհիվ մինչև 180°: Հակառակ վտար ժամանակին տալու կարողությունից և կախված ինքնաթիռը շրջումից հետո հակառակ ուղղությամբ դուրս բերելու ճշտությունը: Ինքնաթիռի քիթնիվար դրուկայան անցնելուց հետո, վտարները դնել չեզոք դրուկայամբ և ինքնաթիռը դուրս բերել քիթնիվար դրուկայանից նույնպես, ինչպես ողակի ժամանակ: Անհապաղ համոզվել, վոր արգելքներ չկան, ստուգել անոթների ցուցմունքների և զոնայում գտնվելու ճշտությունը: Դեպի աջ կամ ձախ կողմը շրջում կատարելու տեխնիկան (ինքնաթիռի ճիշտ կանոնավորման ժամանակ) ելական տարբերություն չունի:

61. ԲՆՈՐՈՇ ՍԽԱԼՆԵՐԸ ՇՐՋՈՒՄՆԵՐԻ ԿՍՏԱՐՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ

1. Ինքնաթիռը չի շրջվում մինչև 180° — շատ և աված հակառակ վտար կամ շուտ և փակած գազը:
2. Ինքնաթիռը շրջվում է ավելի քան 180°, իսկ յերբեմե ել շտպորի մեջ և մտնում—ուշ և աված հակառակ վտար կամ շուտ և փակած գազը:
3. Ինքնաթիռը յերկար ժամանակ է քիթնիվար իջնում կամ կարող կերպով դուրս և բերվում քիթնիվար դրուկայանից:
4. Գազ է տրվում քիթնիվար դրուկայան ժամանակ:
5. Ինքնաթիռը դուրս է բերվում քիթնիվար դրուկայանից կրենով:
6. Ինքնաթիռը քիթնիվար դրուկայանից դուրս բերելու ժամանակ կորչում է արագությունը (ուշ է տրվում գազը, կապոտը բարձրանում է մինչև հորիզոնը և ավելի բարձր)—հնարավոր է շտպորի մեջ անկումը:

7. Կանգնում է մոտորը—գազը կարող է փակած:
8. Գազը կարող է տրվում դուրս բերելու ժամանակ, մոտորը խեղդվում է—կարող է կանգնել:
9. Շուտ է տրված բռնակն իրենից դեպի առաջ ինքնաթիռի շրջվելու մոմենտին—կախվում է ակնհերով դեպի վեր:

62. ԹԵՐԹԱՆՄԱՆ ԱՆԿՈՒՄ

Փակվում է գազը, պակասեցվում է արագությունը մինչև 65 կմ/ժամ, հետո ղեկերի գործողություններով, ինչպես շտպորի մեջ մտնելու ժամանակ, ինքնաթիռը տապալվում է թևի վրա: Հենց վոր ինքնաթիռն սկսեց կրենի մեջ մտնել, միանգամից տրվում է հակառակ վտար մինչև դեմ առնելը, շարունակելով բռնակը պահել դեպի իրեն քաշած դրուկայամբ: Ինքնաթիռը դուրս կգա կրենից և կսկսի հակառակ շտպորի մեջ ընկնել: Այդ մոմենտին (կրենի սկիզբը դեպի մյուս կողմը) նորից պետք է տալ նախորդ վտար և այլն:

Թերթաման անկումը դադարեցնելու համար, վտարները դնել չեզոք դրուկայամբ և բռնակը թողնել մինչև չեզոք դրուկայան և դեպի իրեն քաշած դրուկայան մեջտեղը:

VI

ՀԱՏՈՒԿ ԴԵՊՔԵՐ ԹՈՒՉՔԻ
ՃԱՄԱՆԱԿ

1. ԶԱՆԱԶԱՆ ՀԱՐԹԱԿՆԵՐԻՑ ՎԵՐԱԹՈՒԹՔԻ ՅԵՎ
ՆՍՏԵՑՄԱՆ ԱՌԱՆՁՆԱՀԱՏԿՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԸ

ա) ԾԱԿԵՐԵՎՈՒՅԹՆ ԱՆՀԱՐԹ Ե

Վորպեսզի ինքնաթիռն ավելի քիչ յենթարկվի ավելորդ լարվածությունների թե վերաթռիչքից առաջ և թե նստեցումից հետո վազքի ժամանակ, պետք է այդ վազքերի յերկարութունը, վորքան հնարավոր է, ավելի շատ կրճատել: Այդ կարելի յե անել, վերաթռիչք կատարելով տեղից լրիվ գազով, մի վորոշ ժամանակ ինքնաթիռը պահելով մարդկանց միջոցով, և բաց թողնելով ինքնաթիռը ողաչուրի ազդանշանով: Բացի այդ, վազքն ու պոկումը (ոտրիվ) պետք է կատարել կիսաիջեցրած պոչով, բայց ինքնաթիռն առաջ սեղմելով անմիջապես պոկումից հետո բարձրություն վերցնելու համար: Պոկումից հետո ինքնաթիռը պետք է պահել 0,75 մ բարձրություն վրա, ինչպես և նորմալ վերաթռիչքի ժամանակ մինչև 100 կմ/ժամ արագությամբ, և զրանից հետո միայն անցնել վերելքի:

Նստեցումն անհարթ անբողբոմի վրա պետք է կատարել ամենափոքր արագություն, յերեք կետի վրա, բայց առանց խիստ հարված տալու գետնին պարաշյուտներու հետևանքով և առանց վորևե տարումի (սնոս). չպետք է բռնակը պինդ դեպի իրեն քաշած պահել գետնին դիպչելուց անմիջապես հետո, վորովհետև այդ ավելորդ բեռնավորում է տալիս կռարևներին (կոստիլ),

վորը պիրկ ամորտիզացիայի ժամանակ կնպաստի դրա կոտրվելուն գետնի անհարթությունների վրա, իսկ թույլ ամորտիզացիայի ժամանակ կավելացնի պոչի վրայի բեռնավորումը և կարող է ջարդվածք առաջացնել:

Ղեկել անհարթ անբողբոմով պետք է ամենափոքր արագություն, ժամանակ-առ-ժամանակ նույնիսկ կանգառնելով, ամենախորը փոսերը կամ թումբերը, ուղեկցողների ոգնություն, ըստ հնարավորին, ավելի ապահով անցնելու համար:

բ) ՎԵՐԱԹՈՒԹՔ ՅԵՎ ՆՍՏԵՑՈՒՄ ԼԱՆՁԻ ԴԻՄՍՑ

Վերաթռիչք կատարել լանջի դիմաց պետք է պոչն այնպես բարձրացնել, վոր ֆլուզելյաժը գուգահեռ լինի գետնի մակերևույթին. մինչև հորիզոնական դրությունը հետագա բարձրացման ժամանակ, վտանգ կա գետնին դիպչելու պտուտակի ծայրով և բացի այդ գլխկոնձի տալու հնարավորությունն ավելանալու, չեթե վերաթռիչքի շերտն անհարթ է: Այդ պատճառով էլ պետք է խուսափել պոչը մինչև հորիզոնական դրությունը բարձրացնելուց:

Պոկումից հետո, յեթե լանջը շարունակվում է, գետնի վերելում պահումը կատարել նույն դրություն, ինքնաթիռն առաջ չսեղմել այնքան ժամանակ, մինչև վոր լանջը չվերջանա: Դրանից հետո միայն ինքնաթիռը նորմալ կերպով պահել գետնի վերևում մինչև բարձրություն վերցնելը (յեթե նա դեռ չի կարողացել բարձրություն վերցնել):

Նստեցման ժամանակ անհրաժեշտ է հատուկ ուշադրություն ինքնաթիռը գետնին մոտեցնել, ձգտելով, վոր գետնի վերևում պահելու ժամանակ ինքնաթիռի շարժումը գուգահեռ լինի գետնի մակերևույթին: Այդ դեպքում անհրաժեշտ է նկատի ունենալ, վոր պահումի ժամանակ գետնի մոտեցումը նկատելիորեն ավելի արագ կլինի, ուստի բռնակը դեպի իրեն քաշելով շարժումը պետք է ավելի ուժեղ ու լերկար լինի, քան սովորականը:

Բացի այդ, պահումի շրջանը սովորականից մի քիչ ավելի կարճ կլինի, վորովհետև ինքնաթիռն ավելի արագ է կորցնում արագությունը լանջին գուգահեռ դնալով և փոքր բարձրություն վերցնելով: Վազքը, գետնին դիպչելուց հետո, նույնպես կկարճանա, նայած հորիզոնի վերաբերմամբ լանջի թեքությունն անկյանը:

Քամու լեղած ժամանակ նստեցման համար շերտի յերկա-
րությունը քննարկվող պայմաններում սովորականից նկատե-
լիորեն կկարճանա. անհրաժեշտ է հիշել, վոր ինքնաթիռի կանգ-
նելուց հետո, ղեկելու նպատակով չի կարելի միանգամից տա-
րսդառնալ առանց ուղեկցողներին, վորովհետև քամին կփչի մի
քիչ բարձրացրած թևի տակ և կարող է շուռ տալ ինքնաթիռը:

բ) ՎերԱԹՌԻԶԲ ՅԵՎ ՆՍՏԵՑՈՒՄ ԼԱՆՁԻ ՈՒՂՂՈՒԹՅԱՄԲ

Վերաթռիչքը լանջի ուղղությամբ կատարվում է նույն-
պես, ինչպես և սովորական վերաթռիչքը: Այդ դեպքում ողա-
չուի գործողությունները վոչնչով չեն տարբերվի հորիզոնական
հարթակից թռիչք կատարելուց:

Անհրաժեշտ է միայն հաշվի առնել, վոր, ծանրության
ուժի ոգնության շնորհիվ, ինքնաթիռը սովորականից ավելի
շուտ կվերցնի արագությունը և ավելի արագ կպոկվի գետնից:

Վերաթռիչքից հետո գետնի վերևում պահումն անհրաժեշտ
է կատարել, ինքնաթիռն առաջ սեղմելով մինչև հորիզոնական
թռիչքի գրությունը, հաշվի առնելով, վոր գետնը դեպի ցած
կգնա լանջի շնորհիվ և այնքան ավելի, վորքան ավելի մեծ է
լանջի անկյունը:

Նստեցում կատարելու ժամանակ, գետնի վերևում պա-
հելու համար անհրաժեշտ է ինքնաթիռը սովորականից ավելի
շատ մոտեցնել գետնին (0,3 մ վոչ բարձր) և այդ բարձրության
վրա պահել:

Գետին իջնելը կատարել անպայման լեռակետ գրությամբ,
վորովհետև նույնիսկ այդ դեպքում սովորականից դեռ մեծ արա-
գություն կունենա: Չպետք է շտապել բռնակը դեպի իրեն քա-
շելու, վորովհետև գետին իջնելուց անմիջապես հետո, ինքնա-
թիռը կարող է վեր բարձրանալ, արագության շնորհիվ և նրա
տակից գետնի ա՛րճահաս «գնալու» պատճառով: Ընդհակառակը,
արագությունը բոլորովին կորցնելուց հետո, վաղքի ժամանակ
բռնակը պետք է պինդ պահել դեպի իրեն քաշած դրությամբ,
վորպեսզի պոչի սեղմումով ավելացվի արգելակումը և կրճատվի
վազքը, վորն այդ դեպքում նորմալից շատ ավելի մեծ կլինի և
այնքան ավելի լեղկար, վորքան ուղղորդ է լանջը:

բ) ՎերԱԹՌԻԶԲ ՅԵՎ ՆՍՏԵՑՈՒՄ ԼԱՆՁԻ ՆՈՏՈՐՆԱԿԻ
ՈՒՂՂՈՒԹՅԱՄԲ

Յեթե լանջի անկյունը մեծ է, նախքան վերաթռիչք կա-
տարելը, ողաչուն պետք է ստուգի, թե արդյոք չի՞ կարող ինք-
նաթիռը գետնին դիպչի, յերբ հաստատվի խոտորնակի—հորի-
զոնական դրությամբ:

Քամու ուղղությունը նկարագրած պարագայում նույնպես
խոշոր դեր է խաղում: Ամենաձեռնտուն է, յեթե քամին նույն-
պես լանջին խոտորնակ ուղղությամբ (թռիչքի դիմաց) է
փչում. յերբ քամին լանջի դիմաց է փչում, ողաչուն պետք է
վերաթռիչք կատարի կողքի քամու ժամանակ տեղի ունեցող
վերաթռիչքի կանոններով: Բայց հաշվի առնելով, վոր սովյալ
դեպքում քամին, ուժեղացնելով լանջին թևով դիպչելու հնա-
րավորությունը, միևնույն ժամանակ հնարավորություն է տա-
լիս ավելի շուտ և ավելի համարձակ կրեն տալ դեպի քամու
կողմը:

Ամենից շատ անպաստ և նույնիսկ ջարդվածք սպառնա-
ցող դեպքն այն է, յերբ քամին փչում է լանջի ուղղությամբ:
Յեթե քամու ուժը մեծ է, ապա չպետք է լանջի խոտորնակի
ուղղությամբ վերաթռիչք կատարել, վորովհետև, յեթե ողաչուն
կարողանա ել ինքնաթիռը պահել շուռ գալուց, ապա նա չի
կարող կրեն տալ դեպի քամու կողմը. բացի այդ, կարող է պա-
տահել, վոր միայն դարձման ղեկով ղեկավարումը բավական
չլինի՝ բարձրություն վերցնելու ժամանակ տարումը կասեցնելու
համար. այդ պատճառով ել կարելի յե պոկել ակնների ծածկոց-
ները (պոկրիշկա) և նույնիսկ կործանել շասսին:

Պոկումից հետո անհրաժեշտ է ինքնաթիռի՝ գետնի վերե-
վում պահում կատարել նորմալից ավելի մեծ բարձրության
վրա (մինչև 2 մետր), մասնավանդ լանջի ուղղությամբ քամու
ժամանակ:

Այդ բացատրվում է նրանով, վոր գետնը մոտիկ է թևե-
րից մեկի ճայրից և հնարավոր է թևով գետնին դիպչել:

Նստեցումը լանջին խոտորնակի ուղղությամբ չի կարելի
կատարել այն դեպքում, յերբ քամին փչում է լանջի ուղղու-
թյամբ: Ամենաձեռնտու դեպքն այն է, յերբ քամին ուղղված է
լանջի դիմաց. փոքր ազդեցություն է գործում նստեցման տեսի-
նիկայի վրա քամին այն դեպքում, յերբ փչում է լանջին խո-
տորնակի ուղղությամբ (նստեցման ուղղության դիմաց): Լանջի

դիմաց փչող քամին թույլ կտա կրենով մոտենալ և կրենով ել կատարել վողջ նստեցումը, որաչուի համար այդ ավելի ձեռնտու չե, մանավանդ այն ժամանակ, չերբ վախենում ե թևով գետնին դիպչել լանջի ուղղորդության պատճառով: Սակայն բոլոր դեպքերում անհրաժեշտ ե հատուկ ուշադրությամբ հետևել տարումին (անոս), գլխավորապես լանջի դիմաց տեղի ունեցող տարումին:

Փոքր տարումը, վորն անվանագ ե նորմալ պայմաններում, այստեղ կարող ե ակներև ծածկոցները պոկելու և նույնիսկ շարգվածքի կամ վթարանքի (ավարիա) պատճառ դառնալ:

Յեթե քամին լանջին խոտորանկի ուղղությամբ ե փչում, անհրաժեշտ ե ինքնաթիռը մոտեցնել, աշխատելով նրան կրեն տալ լանջին համապատասխան, մեկ ակի վրա նստեցումից խուսափելու համար. պետք ե հաշվի առնել անմիջապես հակադեղլու համար, վոր ինքնաթիռը գետնին դիպչելուց հետո, վաղքի ժամանակ կձգտի տարադարձում կատարել լանջի դիմաց, հետևապես, անհրաժեշտ ե նրան պահել հակառակ վոտով: Արագությունը կորցնելուց հետո վաղքի ժամանակ կնկատվի հակառակը՝ հակում լանջի ուղղությամբ տարադարձում կատարելու:

ե) ՎԵՐԱԹՈՒԻԶՔ ՅԵՎ ՆՍՏԵՑՈՒՄ ՁՅՈՒՆԱԿՈՒՅՏԵՐՈՎ ԾԱԿՆԱԿԱԿԱՆ ԶՆՆՈՒՄ

Վերաթռիչք և նստեցում կատարել կարելի չե միայն այն դեպքում, յեթե ձյունակույտերը շատ բարձր չեն յեվ դրանց կողմն ուղղորդ չեն: Հակառակ պարագայում դահուկներից մեկը կամ նույնիսկ յերկուսն ել կարող են հնարավորություն չունենալ հետևելու մակերևույթի փոփոխություններին և կարող են խրվել ձյան մեջ (մանավանդ յեթե ձյունը փափուկ ե): Այդ պատճառ կդառնա ինքնաթիռի գլխկոնձի տալու: Համենայն դեպս ձյունակույտերի մեջ և յերկարությունից ավելի պակաս լինի: Մնացածում վերաթռիչքը կատարվում ե նույնպես, ինչպես սովորաբար ձմեռ ժամանակ, հաշվի առնելով տրամպլիններով (ցատկաբարձ) վերաթռիչք կատարելու առանձնահատկությունները:

Նստեցումը ձյունակույտերով ծածկված մակերևույթի վրա պետք ե կատարել փոքր արագությամբ, յերեք կետի վրա, բայց անպայմանորեն առանց պարաշյուտեղու, այլապես վտանգ կա՝ դահուկների յետևի ծայրերով ձյանը դիպչելուց հետո, դրանց առջևի ծայրերով խրվել ձյունակույտի մեջ, վորովհետև այդ ժամանակ դահուկները կհանդիպեն մակերևույթին մեծ անկյան տակ:

զ) ՎԵՐԱԹՈՒԻԶՔ ՅԵՎ ՆՍՏԵՑՈՒՄ ՄԱՐԳՍԳԵՏՆԻ ԿԱՄ ԳՅՈՒՂԱՏՆԵՍՍԱԿԱՆ ԿՈՒՂՏՈՒՐԱՆԵՐԻ ՎՐԱ

Մեծ մասամբ մարգագետինը շատ հարմար տեղ ե հանդիսանում վերաթռիչքի և նստեցման համար, յեթե դրա բուսականությունը բարձր և խիտ չե: Այդ դեպքում վերաթռիչքն ու նստեցումը կատարվում ե այնպես, ինչպես անհրաժեշտում: Յեթե մարգագետնի բուսականությունը կամ գյուղատնտեսական կուլտուրաները բարձր են, խիտ կամ դրանց ցողուններն իրար հետ խձձված են, ապա անհրաժեշտ ե հնձել վերաթռիչքի շերտը, հակառակ դեպքում ակները կարող են խձձվել բուսականության մեջ ու արգելակվել, և ինքնաթիռը գլխկոնձի կտա: Յեթե բուսականությունը թույլ ե տալիս վերաթռիչք կատարել, պետք ե այդպիսին կատարել կիսաթիցրած պոչով գլխկոնձի տալուց պահպանելու համար:

Նստեցում կատարել պետք ե ամենափոքր արագությամբ յերեք կետի վրա նույն պատճառներով:

Վերաթռիչք կատարել շատ փափուկ, կոշտերով ծածկված մարգագետնից չի կարելի: Նստեցումը, անհրաժեշտության դեպքում, կատարել ամենափոքր արագությամբ, պարաշյուտեղով յեռակետ դրությամբ:

ե) ՎԵՐԱԹՈՒԻԶՔ ՅԵՎ ՆՍՏԵՑՈՒՄ ՎԱՐԵՆԱՆՈՂԻՑ

Կատարվում ե ակոսների յերկայնությամբ, քամու ուղղությունից անկախ: Վերաթռիչքի ժամանակ պոչը բարձրացվում ե վոչ լրիվ չափով, գլխկոնձի տալու վտանգը պակասեցնելու համար: Նստեցման ժամանակ ինքնաթիռը պետք ե գետնին մոտեցնել յեռակետ դրությամբ և նստեցում կատարել արագությունը կորցնելով:

ը) ՀԱՐԿԱԳՐԱԾ ՆՍՏԵՑՈՒՄՆԵՐ ԶԱՆՁԻ, ՋՐԻ, ԱՆՏԱՌԻ ՎՐԱ ՅԵՎ ԱՅՆ ԲՈՂՈՐ

Բոլոր նման նստեցումները պահանջում են ամենափոքր արագություն և այս կամ այն աստիճանի պարաշյուտում:

Անտառի վրա նստեցում կատարելու ժամանակ անհրաժեշտ ե ընտրել ամենախիտ ձյուղերը և պարաշյուտել ամենափոքր առաջընթաց և ուղղաձիգ արագությամբ, այսինքն մոտավորապես 2-3 մետր ծառերի գագաթներից բարձր: Ծահձի և ջրի վրա նստեցում կատարելու ժամանակ նավակազմը նստեցումից առաջ պետք ե արձակի փոկերը. ինքնաթիռի գլխկոնձի տալու

գեպջում, պետք է ջրի տակից դուրս լողալ, հաշվի առնելով հարթութունների դասավորման տեղերը, դրանցից դուրս. անտառի վրա նստեցում կատարելու դեպքում, փոկերն արձակել կարելի յե միայն այն ժամանակ, յերբ ինքնաթիռը կկախվի ծառերի վրա և կղաղարեցնի ամեն մի շարժումը: Նավակազմը պետք է դուրս գա կարեխից մեկ մեկ, լիակատար զգուշություն պահպանելով և հաշվի առնելով այն հանգամանքը, վոր, կենտրոնավորման փոփոխման հետևանքով, ինքնաթիռը կարող է ավելի շատ ընկնի ճյուղերի մեջ:

թ) ՆՍՏԵՑՈՒՄ ՔԱՂԱՔԻ ՎՐԱ

Քաղաքում նստեցում կատարելու անհրաժեշտության դեպքում, ողաչուն պետք է սավառնի, յեթե բարձրություն կա, քաղաքի ծայրամասի վրա և մարդագործի, բավականաչափ լայնություն ունեցող փողոց ընտրի: Փողոցում նստեցում կարելի յե կատարել միայն այն դեպքում, յեթե թույլ է տալիս նրան լայնությունը, յեթե փողոցում մարդ չկա և յեթե նրա մեջտեղում տրամվայի և այլ սյուներ ու լարեր չկան:

Յեթե վերոհիշյալ պայմանները բացակայում են, ապա ողաչուն հարկադրված կլինի ինքնաթիռն ուղղել դեպի այգի, բանջարանոց և այլն, այնտեղ նստեցում կատարելով վերևում թված պահանջներին համապատասխան:

Յեթե մոտորը կանգ է առնում մարդկանցով լի փողոցներով մեծ քաղաքի վերևում, փողոցներ, վորոնք հնարավորություն չեն տալիս նստեցում կատարելու, պարաշյուտով թռիչք կատարել չի կարելի հետևյալ պատճառներով. ա) ինքնակամորեն ընկնող ինքնաթիռը կարող է շատ զոհեր առաջացնել. բ) բարձր տներ, լարեր և այլոց միջև պարաշյուտով իջնելը նավակազմի համար վտանգ է սպառնում վոչ պակաս, քան ինքնաթիռով նստեցում կատարելը քաղաքում, այգում, պարկում և այլն:

2. ՎԵՐԱԹՈՒԻԶՔ, ՀԱՇՎԱՐԿ ՈՒ ՆՍՏԵՑՈՒՄ ՈՂԵՐԵՎՈՒԹԱՒԱՆԱԿԱՆ ԶԱՆԱԶԱՆ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐՈՒՄ

ա) ԱՆՁՐԵՎ

Վերաթռիչքն անձրևի ժամանակ ավելի լավ է առանց ակնոցների կատարել. այդ ապահովում է տեսանելիությունը կորցնելու հնարավորությունից՝ ջուրն ապակիների վրա ընկնե-

լու հետևանքով: Վորպեսզի կաթիլները չխփեն յերեսին ու աչքերին, պետք է մի քիչ ավելի մոտենալ շքոցիկին: Յերբ ինքնաթիռը բավականաչափ արագություն կզարգացնի, անձրևի կաթիլները յերեսին չեն ընկնի: Բավականաչափ արագություն վերցնելուց հետո, ակնոցները հագնել և ավելի հարմար դրություն ընդունել, յետ քաշվելով, վորքան թույլ է տալիս անձրևը, վորպեսզի ակնոցները չթրջվեն: Նստեցման համար հաշվարկ կատարելիս, յեթե անձրևը թույլ է տալիս գետին իջնելու տեղը տեսնել, ողաչուն գործողություններում վոչ մի փոփոխություն տեղի չի ունենում: 90° տարադարձումից հաշվարկ կատարելիս, ողաչուն, դեպի առաջ թեքվելով, պետք է դեռ մինչև վերջին տարադարձումն այնպիսի դրություն ընդունի, վոր անձրևը յերեսին չընկնի: Չորրորդ տարադարձումից հետո ավելի լավ է ակնոցները հանել, վորովհետև այդ ապահովում է՝ ակնոցները թրջվելու հետևանքով, վատ տեսանելիությունից, և թռիչքը կատարել առանց ակնոցների: Յեթե անհրաժեշտ է բորտից դուրս նայել, ապա այդ անել կարելի յե, աչքերը կիսախուփ նայելով: Նստեցումը կատարվում է սովորականի նման, նաչած անբողոքի վիճակին:

Յեթե անձրևն այնքան ուժեղ է, վոր ողաչուն միայն իր առջևն է տեսնում, ապա նստեցման հաշվարկը պետք է կատարել փոքր բարձրությունից: Յեթե յենթադրելիք նստեցման տեղը և դրան մոտենալու ուղին ողաչուն ծանոթ չե, ապա անհրաժեշտ է անցնել այդ տեղերի վերևում 100-150 մ բարձրության վրա և ուղադրությամբ դնել մատույցները, նստեցման ու վերաթռիչքի համար յեղած արգելքները (յերկրորդ շրջանը գնալու դեպքի համար) և անբողոքով շրջապատող կողմորոշները: Դրանից հետո միայն պետք է գնալ նստեցման համար, դարձում (զախող) կատարելով փոքր բարձրության վրա և հաշվարկ կատարելով մոտորի ոգնությամբ:

բ) ՄՇՈՒՇ

Ինչպես և անձրևի ժամանակ, տեսանելի յե միայն իրեն տակը գտնվող տարածությունը: Վերաթռիչքի, հաշվարկի և նստեցման պայմանները նման են անձրևի ժամանակի պայմաններին: Այստեղ մի փոքր թեթևություն է ներկայացնում ջրային կաթիլների բացակայությունը, վորոնք անձրևի ժամանակ խանգարում են տեսողությունը:

դ) ՎԵՐԵՐԿՐՅԱ ՄԱՌԱՆՈՒՂ

Վերաթուխչը կատարել կարելի է յե անոթներով (պրիբոր), յեթե ողաչուն միանգամայն ծանոթ ե անբողոքմին և դրանք շրջապատող արգելքներին: Նստեցում կարելի յե կատարել միայն այն դեպքում, յեթե ինքնաթիռի վրա և անբողոքում հատուկ ռադիոսարքավորում կա:

Յեթե նստեցումն անհրաժեշտ ե կատարել հենց տվյալ կետում, ապա պետք ե մի վորոշ ժամանակ սպասել, նկատի ունենալով, վոր վերերկրյա մառախուղը սովորաբար ցրվում ե արևի ծագման ժամանակ և միայն շատ հազվագյուտ դեպքերում ե մնում մի քանի ժամվա ընթացքում: Յեթե ողաչուն հնարավորությունն չունի սպասելու մինչև հարմար պայմանները կամ վերադառնալու (մոտորի կանգառում, վառելանյութի ծախսում), ապա անհրաժեշտ ե ոգտվել պարաշյուտից:

դ) ՁՅՈՒՆԱՄՇՈՒՇ

Ձմեռային պայմաններում, յերբ ձյան ծածկույթի տեսանելիությունն առանց այն ել վատացած ե, ձյունամշուշը, վորն առաջանում ե քամուց, միանգամայն վոչնչացնում ե անբողոքմի մակերևույթի և ողի միջև չեղած պարզ սահմանը և դժվարացնում ե վերաթուխչի պայմանները, պահանջելով անոթների ոգտագործումը:

Նստեցման ժամանակ, յեթե ձյունամշուշը բավականին ուժեղ ե, և ողաչուն կորցնում ե մակերևույթի տեսանելիությունը, նա կարող ե կամ շատ բարձր հավասարեցում թույլ տալ, կամ ձյան մեջ խրվել: Միայն նստեցման հարմարանք յեղած ժամանակ, կարելի յե այդ դեպքում վստահելիորեն ապահովել նստեցումը, իսկ հակառակ պարագայում, գետնի անտեսանելիության ժամանակ, նստեցում կատարել չի կարելի:

3. ԱՐՏԱԱԵՐՈՂԻՐՈՄԱՅԻՆ ԹՈՒԻՉԻ ՈՂԵՐՎՈՒԹԱԲԱՆԱԿԱՆ ԶԱՆԱԶԱՆ ՊԱՅՄԱՆՆԵՐՈՒՄ ՅԵՎ ԿՈՒՐՍԱՆՏԻ ՎՃԻՌՆԵՐՆ ԱՅԴ ԴԵՊՔՈՒՄ

ՅԵԹԵ ՄԱՐՇՐՈՒՏԻ ԶԱՆԱՊԱՐՀԻՆ ՊԱՏԱՀՈՒՄ ԵՆ՝

ա) ԱՄՊՐՈՊ (ԱՆՁՐԵՎԱՆԱՌՆ ԿԱՄԱՌԱՆՅ ԱՆՁՐԵՎԻ ՄՐԻԿԱՐԵՐ ԱՄՊ)

Վոչ մի դեպքում չանցնել ամպրոպի միջով, այլ դուրսըն անցնել, աշխատելով մինիմալ (ամենափոքր) չափով շեղվել մարշրուտից և շեղվել դեպի մի կողմը (կողմորոշումը չկորցնելու համար):

Առանձին դեպքերում, յերբ ամպն ու անձրևն ուժեղ չեն, հորիզոնն ու գետինը յերևում են, թուխչը շարունակել մարշրուտի համաձայն:

բ) ԱՆՅՈՂԻԿ ԱՆՁՐԵՎՆԵՐ

Հորիզոնական և ուղղաձեգ տեսանելիություն յեղած ժամանակ, վորը թույլ ե տալիս մանրամասն կողմորոշում կատարելու, և յեթե առաջադրած բարձրությունը պահպանված ե, շարունակել առաջադրության կատարումը նորմալ ձևով:

դ) ԱՆՁՐԵՎ ԶԱԿԱՏԱՅԻՆ (ՀԱՄԱՍԱՐԱՓ)

Առաջադրությունը կատարել միայն այն դեպքերում, յերբ տեսանելիությունը հորիզոնի վրայով առնվազն 5 կմ ե, և յերբ առնված բարձրություն կա: Հակառակ դեպքում պետք ե իր անբողոքումը վերադառնալ:

դ) ԱՄՊԱՄԱՅՈՒԹՅՈՒՆ

Ամպամածության (անընդհատ կամ կտրտված) բնույթից անկախ, պետք ե թույլ ամպերից ցածր: Յեթե հորիզոնական տեսանելիություն (առնվազն 5 կմ) և առաջադրած բարձրություն կա, առաջադրությունը կատարել նորմալ ձևով:

ե) ՄԱՌԱՆՈՒՂ

Թուխչը շարունակել, յեթե վերերկրյա մառախուղ կա գետակներին, հովիտներին և ձորերին ուղղությամբ, վորը չի խանգարում կողմորոշումը և չի պակասեցնում տեսանելիությունը:

Ամեն տեսակի ուրիշ մառախուղի հանդիպելիս, առաջադրությունը չկատարել, այլ պետք ե վերադառնալ իր անբողոքումը, հենց վոր գետինը դադարում ե յերևալ թուխչի համար սահմանված ամենափոքր բարձրությունից:

դ) ՁՅՈՒՆ

Անցողիկ ձյուն դալու ժամանակ և յեթե մինչև 5 կմ հորիզոնական տեսանելիություն ու առաջադրած բարձրություն կա, կատարել առաջադրությունը:

Համատարափ ձյան ժամանակ, յեթե հորիզոնի ուղղությամբ տեսանելիությունը 5 կմ-ից պակաս ե և յեթե նույնիսկ առաջադրած բարձրություն կա, առաջադրությունը չկատարել, այլ վերադառնալ իր անբողոքումը:

4. ՔԱՄՈՒ ՎՈՐՈՇՈՒՄՆ ՈՂԻՑ ՎԵՐԵՐԿՐՅԱ ՀԱՏԿԱՆԻՇՆԵՐՈՎ

Դաշտում կամ առանց նշանների հրապարակի վրա նստեցում կատարելու անհրաժեշտություն դեպքում, ողաչուին անհրաժեշտ է բավականին ճիշտ իմանալ քամու ուղղությունը և մոտավորապես նրա ուժը:

Քամու ուղղությունը հեշտությամբ կարելի չէ իմանալ ծխի, ջրի լեռեսի ալեծածանման, ծառերի թեքվելու, արտերի լեռեսի ալիքների, ճանապարհների վրայի փոշու միջոցով, վերջապես, կոպիտ կերպով կարելի չէ վորոշել ինքնաթիռի տարումի միջոցով: Քամու ուղղությունը պետք է իմանալ վոչ թե այն ժամանակ, չերը նստեցում կատարելու անհրաժեշտություն կա, այլ ավելի շուտ: Թռիչքի ժամանակ ողաչուն պարտավոր է դիտելով գետնի մակերևույթը, միաժամանակ նկատի առնի նաև այն հատկանիշները, վորոնք վորոշում են քամին:

Նստեցումից առաջ, չեթե քամին վորոշող հատկանիշը գետնին իջնելու ընտրած տեղից հեռու չէ գտնվում, ողաչուն պետք է թռչի դրա վրայով (որինակ, ծուխ), քամու ծածկորդով (ստվոր) և հիշողության մեջ պահի կուրսը կողմնացույցի համաձայն: Քամու ուժը յերկրորդական պահանջ է հանդիսանում, և այդ բավական է իմանալ միայն մոտավորապես, վաղը պահանջվող մեծությունը և նստեցման համար յեղած շերտը գնահատելու համար: Մոտավորապես կարելի չէ համարել, վոր 7 մ/վայրկ ուժի քամու ժամանակ ճոճվում են ծառերի բարակ բները և ճանապարհների վրա փոշի յե բարձրանում: 8-9 մ/վայրկ-ից սկսած, ալիքների վրա կատարներ են յերևում և սկսում են ճոճվել ծառերի հաստ ճյուղերը:

5. ՀԱՐԹԱԿԻ ՎՈՐՈՇՈՒՄՆ ՈՂԻՑ

Թռիչքի փոքր բարձրության ժամանակ, ողաչուն բավականին հեշտ կարող է վորոշել իր տակը գտնվող հարթակի գնահատումը, գննելով նրա վիճակն այդ բարձրությունից:

Իսկ յեթե թռիչքի բարձրությունը մեծ է, ողաչուն պետք է առաջուց իմանա մակերևույթի գույնը և նստեցման համար նրա պիտանիության կախումը (տարվա յեղանակի համեմատ) և Դարչնագույն կամ սև գույն, վորպես կանոն, ունենում են վա-

րելահողերը, կանաչ գույն գարնանն ունենում է մատղաշ ցանքսերով ծածկված դաշտերը և մարգագետինները ամառվա մեծ մասի ընթացքում. գորշ—կեղտոտ գույն ունենում են հողածըխային (տորֆային) և խրոտ ճահիճները. դեղին գույն—հասած հացահատիկային դաշտերը: Հետզհետե ցածրանալուն և հետագա դիտողությունները կատարելուն պես, ողաչուն կարող է իր համար արագորեն գաղափար կազմել նշած հարթակի մասին. որինակ, իր ուշադրությունը գրաված կանաչ, զմրուխտի գույնը կարող է պատկանել նաև թաց, կոշտեր ունեցող մարգագետնին. վերջինս կարելի չէ յենթադրել, յեթե հարթակը գտնվում է գետի մոտ, վորն այստեղ ճյուղավորվում, մի քանի բազուկ է կազմում: Այդ նույնպես կարող է վորողվող մարգագետին լինել. նայած տարվա յեղանակին և վայրին, այդ կարող է չոր, հարթ կամ թաց և կոշտերով լի մարգագետին լինել:

6. ՈՂԱՉՈՒ ԿՈՒՐՍԱՆՏԻ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՈՒՆՆԵՐԸ ԹՈՒԶՔԻ ԺԱՄԱՆԱԿ ՀԱՏՈՒԿ ԴԵՊՔԵՐՈՒՄ

Այն բոլոր դեպքերում, յերբ թռիչքի ժամանակ, նյութական մասի անսարքության հետևանքով (դեկերի գործողության մեթոմ, թեքի, ֆյուլեյայաթի ֆլաստում, հրդեհ և այլն), ինքնաթիռն անդեկավարելի չէ դառնում և նավակազմի կորստի և ինքնաթիռի կործանման իրական վտանգ է ստեղծվում, նավակազմը պարտավոր է ժամանակին, առանց ուշացման, բողնել ինքնաթիռը յեվ ազատել պարաչյուսներով:

Նավակազմը միշտ պետք է հիշել:

1. Ժամանակ կորցնելն այդ բոլոր դեպքերում անձնակազմի կորուստ է առաջացնում:

2. Պարաչյուսը սրվում է անձնակազմին հասկապես նրա համար, վոր այն բոլոր դեպքերում, յերբ նավակազմի կյանքի համար բացահայտ վտանգ է ստեղծվում, պետք է դուրս նետվել ինքնաթիռից յեվ կյանքը փրկել պարաչյուսով:

Այդպիսի դեպքերում ամենից առաջ պետք է հոգ տանել մարդկանց կյանքը փրկելու մասին, և վոչ թե նյութական մասը պահպանելու համար: Նավակազմի կյանքն ավելի քանգ է, քան ամեն մի ինքնաթիռ ու մասը:

Պարաչյուսով դուրս նետվելը իրական վտանգի պայմաններում—վախկոտություն ու խայտառկություն չէ, այլ իր պարտականություն անվեներ կատարումն է:

Բոլոր կուրսանտները և ունկնդիրները, ողաչուները, պի-
լոտները, նույնպես և նավակազմի մեջ մտնող անձնավորու-
թյունները պետք է գետնի վրա սովորեցված լինեն և հաստա-
տուն կերպով տիրապետեն՝ ինքնաթիռներից պարաշյուտներով
գուրս նետվելու տեխնիկային այն բոլոր դրուժյուններից, վոր
կարող է ընդունել ինքնաթիռը թռիչքի ժամանակ:

Պարաշյուտսով դուրս նետվելուց առաջ ողաչուն պարսավոր է
անպայման անջատել վառումը:

Թռիչքի ժամանակ այն հատուկ դեպքերում, յերբ պատա-
հարի համապատասխան պարագա չեղած դեպքում, նավակազմը
գտնում է և համոզված է, վոր կարող է հալթահարել ինքնա-
թիռը և բարենհաջող կերպով, կյանքի համար առանց վորևէ
վտանգի, դուրս գալ ստեղծված դրուժյունից, առանց ինոպրի-
տից պարաշյուտով դուրս նետվելու, հանձնարարվում են գոր-
ծողութայն հետևյալ ձևերն ու յեղանակները:

7. ՀՐԴԵՆԷ ԻՆՔՆԱԹԻՈՒՎՐԱ ՈՂՈՒՄ

Ինքնաթիռի վրա կրակի յերևալու դեպքում կուրսանտ
ողաչուն պարտավոր է.

1. Հանգստություն պահպանել և ճիշտ ու հստակ գործել:
2. Անմիջապես փակել բենդինի բոլոր ծորակները (ամե-
նից առաջ հրդեհային ծորակը), լրիվ դադ տալ և գործողութայն
գնել կրակմարիչը (ոգնետուշիտել) (յեթե այդպիսին կա ինք-
նաթիռի վրա):
3. Ինքնաթիռը փոխադրել սահումի (սկոլժենիե). սահումի
ուղղորդությունը վորոշվում է ողաչուի կողմից, նայած բարձրու-
թյանը, բոցի ուժին, բոցն ողաչուից մի կողմը վանելու անհը-
րաժեշտությանը և բոցը հանգցնելու հնարավորությանը: Սա-
հումի կողմը վորոշվում է այն տեղով, վորտեղ ողաչուն յեն-
թադրում է նստեցում կատարել սահումից հետո, և Ֆյուզելյա-
ժի այն կողմով, վորտեղից յերևան է գալիս բոցը (սահել պետք
է Ֆյուզելյաժի այն կողմի հակառակ ուղղությամբ, վորտեղից
յերևացել է բոցը): Յեթե ժամանակ կա, ստաբիլիզատորը դուրս
պտտել դեպի իրեն:
4. Վերջնականապես ճշտել նստեցման տեղը և հաշվարկ
կատարել սահումի միջոցով:

5. Սահումից դուրս բերելը կատարել 15 մետրից վոչ պա-
կաս բարձրության վրա (վոչ մի դեպքում մինչև գետինը սա-
հում թույլ չտալ): Սահումից դուրս բերելու ժամանակ նորմա-
լից ավելի արագություն թույլ չտալ:

6. Նստեցումից առաջ անջատել վառումը, ազատել փո-
կերը:

7. Վստահաբար նորմալ նստեցում կատարել նորմալ
արագությամբ. վորչ ուշադրությունը նվիրել նստեցման ճիշտ
կատարմանը:

8. Վազքի վերջանալուց հետո, անմիջապես դուրս նետվել
ինքնաթիռից և, նայած կրակի ուժին, կամ միջոցներ ձեռք
առնել կրակը հանգցնելու համար (ավազ թափել վրան, կրակ-
մարիչից հեղուկ լցնել վրան և այլն), կամ դեպի մի կողմը վա-
զելով հեռանալ 50-80 մետր հեռավորությամբ (հասավածքից
խուսափելու համար, յեթե կրակից տրաքեն կամ վառվեն բեն-
դինի պահամանները):

9. Յեթե, չնայած հանգցնելու համար ձեռք առած միջոց-
ներին, կրակը ծավալվում է, պետք է փոկերն ազատել, վառումն
անջատել և ինքնաթիռից դուրս նետվել պարաշյուտով: Պարա-
շյուտը բանալ (ողակը ձգել) անհրաժեշտ է միայն այն ժամա-
նակ, յերբ կուրսանտ-ողաչուն բաժանվել է ինքնաթիռից և
դրանից անվտանգ հեռավորության վրա յե գտնվում:

10. Յեթե ողում ձեռք առած միջոցներով հաջողվել է
հրդեհը հանգցնել, պետք է ինքնաթիռը փոխադրել սավառման,
նստեցման համար տեղ ընտրել և նստեցումից հետո պարզել
հրդեհի պատճառները:

11. Նյութական մասը բարեխղճաբեմ, ուսադուրքյամբ խնա-
մելու յեվ նրան նիստ տալու դեպքում, ողում հրդեհ յերբեք
չի լինի:

8. ՂԵԿԵՐԻ ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅԱՆ ՄԵՐԺՈՒՄՆ ՈՂՈՒՄ

- Յեթե դադարել է գործել բարձրության դեկը.
1. Լիակատար հանգստություն պահպանել:
 2. Ինքնաթիռը պահպանել հորիզոնական թռիչքի ուժի-
մում մոտորի պտույտներն ավելացնելու միջոցով:
 3. Յեթե ստաբիլիզատոր կա, շտաբվալն ամբողջովին
դուրս պտտել դեպի իրեն:

4. Կանոնավորել մոտորի պտույտների միջոցով ինքնաթիռի դրուժյունը նորմալ արագությամբ և սահումի ամենափոքր անկյունով աչն հաշվով, վոր մոտորի պտույտների քանակի փոքր փոփոխումը փոփոխի ինքնաթիռի դրուժյունը (այսինքն մոտորի պտույտների քանակի ավելացման դեպքում, ինքնաթիռը բարձրացնում է քիթը, պակասեցման դեպքում՝ իջեցնում է):

5. Նշել նստեցման համար յենթադրվելիք տեղը. շարունակել ցածրացումը, անմիջապես հակադրելով կրեններին ու տարումներին, վորոնք առջանում են ուսուցի կամ քամու պոռթկումների հետևանքով: Յեթե անհրաժեշտ է նստեցման տեղն հասնել, թեք տարադարձում կատարել 10^0 վոչ ավելի կրենով:

6. Գետնին մոտենալու ժամանակ (փոկերը չարձակել) կանոնավորել մոտորը և ինքնաթիռը գետնին մոտեցնել այնպես, վոր ինքնաթիռը թռչի գետնի վերևում $0,5-1$ մետրից վոչ ավելի բարձրության վրա. այդ մոմենտին պակասեցնել պտույտները և, հենց վոր ինքնաթիռն ակներով գետնին դիպչի, փակել մինչև դեմ առնելը, անջատել մոտորը և փակել բենզինի հրդեհային ծորակը:

9. Յեթե Մերժել է ԳՈՐԾԵԼ ԴՍՐՁՄԱՆ ՂԵԿԸ

1. Լիակատար հանգստություն պահպանել և ելերոնների գործողությամբ թույլ չտալ, վոր խորը կրեններ և պոչի տարում գոյանան:

2. Անմիջապես տեղ ընտրել նստեցման համար:

3. Ինքնաթիռը սավառնման փոխադրել և սահմանված արագությունը պահպանել:

4. Ցածրացում ու հաշվարկ կատարել, ոգտվելով միայն բեք քաղաքադառումներով 10^0 վոչ ավելի կրենով: Կրեններն ստեղծել և ուղղել ելերոնների գործողությամբ: Անմիջապես և խնամքով ուղղել այն կրենները, վորոնք կարող են գոյանալ քամու պոռթկումների և ուսուցի հետևանքով:

5. Նստեցման համար դարձում կատարել ճիշտ քամու դիմաց: Սավառնումը կատարել նորմալ արագությամբ, թույլ չտալով, վոր բարձր հավասարեցում տեղի ունենա: Նստեցումը կատարել նորմալ ձևով, թույլ չտալով, վոր պարաշյուտում է թևի վրա թեքում տեղի ունենա:

10. ՉԵՆ ԱՇԽԱՏՈՒՄ ԵԼԵՐՈՆՆԵՐԸ

1. Լիակատար հանգստություն պահպանել. դարձման դեկի գործողությամբ թույլ չտալ, վոր խորը կրեններ և պոչի տարում գոյանան:

2. Անմիջապես տեղ ընտրել նստեցման համար:

3. Ինքնաթիռը սավառնման փոխադրել և պահպանել սահմանված արագությունը:

4. Ցածրացում ու հաշվարկ կատարել, ոգտվելով միայն թեք տարադարձումներով և 10^0 վոչ ավելի կրենով: Տարադարձումները կատարել, դարձման դեկը զգուշաբար շարժելով: Անմիջապես և խնամքով ուղղել կրենները, վորոնք կարող են գոյանալ քամու պոռթկումների և ուսուցի հետևանքով:

5. Նստեցման համար դարձում կատարել ճիշտ քամու դիմաց: Սավառնումը կատարել նորմալ արագությամբ, թույլ չտալով, վոր բարձր հավասարեցում տեղի ունենա: Նստեցումը կատարել նորմալ ձևով, թույլ չտալով, վոր պարաշյուտում ու թևի վրա թեքում տեղի ունենան:

Յեթե դարձման դեկը կամ ելերոնները, ջարդվելու կամ պողպատապարանի (տրոս) կտրվելու հետևանքով, սեպվել են վորևե վորոշ դրուժյամբ.

1. Ինքնազստություն պահպանել:

2. Անմիջապես վորոշել այս կամ այն սեպված դեկի գործողության ընույթն ու չափերը, այդ գործողությանը մյուս դեկերով հակադրելու հնարավորությունները: Յեթե այդպիսի հնարավորություն կա, անհրաժեշտ է ինքնաթիռը սավառնման փոխադրել և նստեցում կատարել: Յեթե ինքնաթիռն անդեկավարելի յե դառնում, պետք է անմիջապես դուրս նետվել պարաշյուտով, նախապես անջատելով վառումը:

Տանող կամ պահպանող ժապավեն-ռասշականերից մեկի կտրվելու դեպքում:

1. Հանգստություն պահպանել:

2. Անմիջապես դադարեցնել առաջադրության կատարումը:

3. Ինքնաթիռը հաստատել հորիզոնական թռչքի ուսուցիչի դիմաց: Ամենաձեռնառու արագությամբ դեպի անորդրում գնալ ու նստեցում կատարել. այդ դեպքում թույլ չտալ, վոր մեծ կրեններ և կարուկ շարժումներ տեղի ունենան, վորոնք ինքնաթիռում գերբեռնավորում են առաջացնում:

Ինքնաթիռի նյութակամ մասը յեվ մոտոր նիստ խնամելու յեվ քահագործելու դեպքում, ոգում վորեվ ջարդված յերբեք սեղի չի ունենա:

ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆ

I

ԳՈՐԾՈՂՈՒԹՅՈՒՆՆԵՐԻ ԿԱՐԳԸ ՅԵՎ ՈՒՇԱԴՐՈՒԹՅԱՆ ԲԱՇԽՈՒՄԸ ՈՒՂԱՆԿՅՈՒՆ ՄԱՐՇՐՈՒՏՈՎ ԹՈՒՉՔԻ ԺԱՄԱՆԱԿ

1. Թռիչքից առաջ	3
2. Ինքնաթիռի մեջ նստելը	4
3. Կարենում	5
4. Արտադեկումից առաջ	6
5. Ղեկման ժամանակ	7
6. Ստարտերի գծի վրա	8
7. Վերաթռիչք	8
8. Վերելք մինչև առաջին տարադարձումը	11
9. Առաջին տարադարձում (վերելքի ժամանակ)	14
10. Վերելք առաջին տարադարձումից հետո	16
11. Յերկրորդ տարադարձում	18
12. Վերելքից հորիզոնական թռիչքի անցնելը	18
13. Հորիզոնական թռիչք	18
14. Յերրորդ տարադարձում	19
15. Յերրորդ տարադարձումից հետո	19
16. Սավառնման անցնելը	21
17. Սավառնում	21
18. Տարադարձում սավառնման ժամանակ	22
19. Վերջին տարադարձումից հետո	23
20. Հաշվարկի ուղղումը յերկրորդ շրջանը դնելու միջոցով	23
21. Հաշվարկի ուղղումը մերձաձողումով	24
22. Հաշվարկի ուղղումը սահունումով	25
23. Հաշվարկի ուղղումից հետո	26
24. Նստեցում	27
25. Նստեցման նախապատրաստումը լուրն	27

26. Հախասարեցում	28
27. Պահում	29
28. Վազք	30
29. Նստեցումից հետո	31
30. Ստարտային գծի վրա	31
31. Թռիչքի կատարման տեխնիկան ցածրաթռիչ շերտի վրա	32
32. Հաշվարկ կանգնեցրած պտուտակով	34

II

ՍԾԱՂՆԵՐԻ ՈՒՂԱՌԻՄԸ ՆՍՏԵՑՄԱՆ ԺԱՄԱՆԱԿ

33. Նստեցում ակնբերի վրա	35
34. Բարձր հախասարեցում	36
35. Վերաբարձրացում	37
36. Այծացատկումներ	38
37. Վերաթռիչք և նստեցում կողքի քամու ժամանակ	40
38. Վերաթռիչք և նստեցում ուղեկից քամու ժամանակ	42
39. Նստեցման կատարման տեխնիկան ուղեկից քամու ժամանակ	42
40. Ինքնաթիռի ղեկավարումը փոքր արագության ժամանակ	43
41. Ամենաձեռնառու և անտեսական արագություն	44

III

ՇՏՈՊՈՐ

42. Շտոպորի մեջ անկումը հորիզոնական թռիչքից	45
43. Շտոպորի մեջ անկումը վերելքից	45
44. Շտոպորի մեջ անկումը տարադարձումից (վերածից)	46
45. Շտոպորից դուրս բերելը	46

IV

ՈՒՇԱԴՐՈՒԹՅԱՆ ԲԱՇԽՈՒՄԸ ՇՏՈՊՈՐՆԵՐԻ ԺԱՄԱՆԱԿ

46. Շտոպորի մեջ մտցնելու ժամանակ	47
47. Շտոպորի ժամանակ	47
48. Շտոպորից դուրս բերելու ժամանակ	48
49. Սխալներ՝ շտոպորից դուրս բերելու ժամանակ	48

V

ՄԱՆՐ ՎԻՐԱԺՆԵՐ

50. Վերածի մեջ մտցնելը	50
51. Վերածից դուրս բերելը	51
52. Մինչև 450 կրենով վերածի կատարման տեխնիկան	51
53. Ութնյակներ	52

54. Ոձաթռիչքներ	25
55. Խորը վերաժներ	52
56. Վերաժների ժամանակի բնորոշ սխալները	54
57. Մարտական տարադարձում	55
58. Բնորոշ սխալներ մարտական տարադարձման ժամանակ	56
59. Ողակ	56
60. Շրջում թևի վրայով	57
61. Բնորոշ սխալները շրջումները կատարման ժամանակ	58
62. Թերթանման անկում	59

VI

ՀԱՏՈՒԿ ԴԵՊՔԵՐ ԹՈՒԶՔԻ ԺԱՄԱՆԱԿ

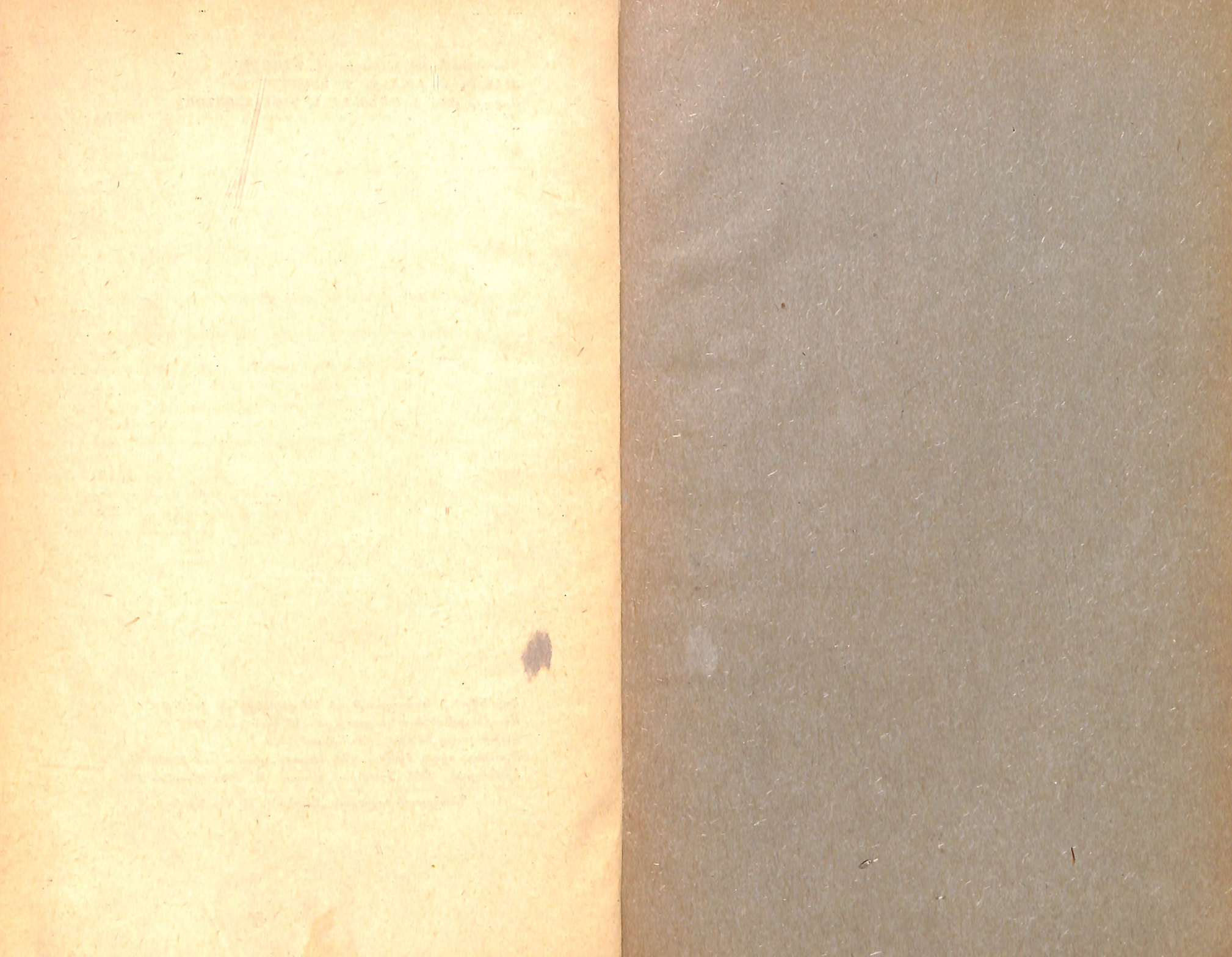
1. Չանազան հարթակներից վերաթռիչքի ու նստեցման առանձնահատկությունները	60
2. Վերաթռիչք, հաշվարկ ու նստեցում ողերևութաբանական դանազան պայմաններում	66
3. Արտաաերոդրոմային թռիչք ողերևութաբանական դանազան պայմաններում և կուրսանախ վճիռներն այդ դեպքում	68
4. Քամու վորոշումն ողից վերերկրյա հատկանիշներով	70
5. Հարթակի վորոշումն ողից	70
6. Ուղաչու-կուրսանախ գործողությունները թռիչքի ժամանակ հատուկ դեպքերում	71
7. Հրդեհ ինքնաթիռի վրա ողում	72
8. Ղեկերի գործողության մերժումն ողում	73
9. Ցեթե մերժել և գործել դարձման դեկը	74
10. Չեն աշխատում ելերոնները	75

Պատասխանատու խմբագիր՝ Վ. ԴԱՎԹՅԱՆ
Տեխնիկական խմբագիր՝ Գ. ՉԵՆՅԱՆ
Սրբագրիչներ՝ Հ. ՄԱՆՈՒԿՅԱՆ, Հ. ԴՈՂՈՒԽԱՆՅԱՆ

Հարձնված է արտադրության 22 դեկտեմբերի 1936 թ.
Ստորագրված է տպագրության 15 հունվարի 1937 թ.
Թղթի չափը 62x94 ս/մ. Տիրած 1500.
5 տպագրական մամուլ. մեկ տպագր. մամուլում 38000 նիշ
Հրատարակ. 3965. Գլավիլիտի լիազոր. Պ. 4089 Պատվեր 1567

Պեահրատի տպարան, Յերևան, II Կուռնյանցի, 4.





ԳԻՆԸ 1 Ռ. 10 Կ.



Техника полета
На самолете У2 с М—11
Гиз АССР, Ереван, 1937

« Ազգային գրադարան



NL0291263

14.203

