

ריפאליק סי-בי

מאת אביגעם מיסניקוב

הסבירות

90 אחוז ממטוטסי הסיבי הטעים ביום זה חולף המנווע. קיבלו רישיון והוציאו למ兜יה בשוק ע"י חברות מסו. ליותר מ- 215 כ"ס היה חלש והגביל את ביצועי המטוס, ובנוסף החמינו המקוורי בעל 215 כ"ס היה חלש והגביל את ביצועי המטוס, ובנוסף הפסיק יצורו והמחייב בחלקה חילוף הلك וגדול.

מפרט המטוס

דגם RC-3 סי בי  
משבבים 4  
העתודת כושר אויריו לדגם מס' 1-A-769 מותאריך 1.7.46

## המנוע:

**דגם : 215-B8F-6A8**

**תיאור :** אירוקולד מוטורס אינק, סירקוז, ניו יורק, ארה"ב

**סטטוס :** ייצור, טורי, 6 צילינדרים בתצורת "בקסר".

**הספק :** 215 כ"ס ב-2500 סל"ד.

**טול"ד :** מנוע בסרך: 600-500 סל"ד.

**טסוג הדלק :** בנזין 80 אוקטן ללא עופרת.

**יחס דחיסה :** 7.0:1

למנוע משבת דלק כפולה מסוג דיאפרוגמה תוצרת AC ספארק פלאג, קר' ביבורוטר דגם 5-MA4 תוצרת מאירול-שבלר, מגנטו כפול דגם LA-6 תוצרת אייזימן, מצחים דגם AH-4 AH תוצרת אוטו ליט, מתנע חשמלי 12 וולט תוצ' רתת דלקו, גנרטור 12 וולט תוצרת E.AL, מקרון שמן זם 100 תוצרת הייט אקסצ'יינגן. קיבולת השמן במיכל המנווע היא 12 ליטר, ולחץ השמן המירבי הוא 50 ליברות לאינץ' מרובע בטמפרטורת עבודה של  $126.6^{\circ}\text{C}$  צלסיוס.

המדחפּ

דגם L8427 בקוטר 2.133 מ"מ או דגם L8433 בקוטר דומה. מתחכמי, זו להבי תוצרת "הרצל". למדחף טבור דגם HC12x20-2 ולהבים

כני נחיתה:

6056A דגם גודריי' תוצרת ראשיים גלגולים 2-400 אלקטורול דגם 2-400 גלגולים ראשיים תוצרת גודריי' דגם A-7.00-8 בלחץ ניוח של 30 ל.א.מ.

מפרק גלגלים : 2.4.3 מי  
בלמים : תוכרת גודיר.  
PD-173 דגם צמיג גודל 10.00 I שכבות תוכרת גודיר דגם 146413 או דגם 146414 או תוכרת פירסטון דגם BO-200-E בלחץ ווינום של 45 ל אט

מידות המטוס:

אורך :	$8.49 \text{ מ}'$
גובה (על ישבה) :	$3.5 \text{ מ}'$
רוחב ותא (פנימ) :	$1.168 \text{ מ}'$
גובה תא (פנימ) :	$1.27 \text{ מ}'$
אורך ותא(פנימ) :	$2.79 \text{ מ}'$
עומק תא מטען :	$0.56 \text{ מ"ק}$

על המטוס

מטוס החסי-בי (דברות הים) תוצרת חברת רפובליק אמריקאית אחת מהמהטוסים האזרחיים הלא-רגילים שהופיעו בשמי ארצות הברית לאחר מלחמת העולם השנייה. הוא תוכנן כמטוס צול להובלה ולΚκשת חבה של שימושיים. יכולות האמפיתיבית של המטוס סייפקה מעוזו ורחב של אפשרויות טוויל ואפשרה גישה נוחה לאטרדי דיג וצד. המטוס זכה לתואר "הקנייה הטובה ביותר" בארץ הברית לשנת 1947/1946.

מטרוס האמפניי SL-12 שנשכח מהר מאוד. ספנסר החליט להמשיך בלבד, ותכנן בלוגן איילנד בשנת 1940 את מטרוס הספנסר S-12' אמר' פיביאן אייר קאר שהיה מטרוס אמפניי דו מושבי, צד בצד, בניו מעץ ומכופפה בדיקט.

לאחר מלחמת העולם השנייה, העסק ספנסר בחברת רפבליק שהחלה לחפש תכנון מטוס תייר וספורט. כמה מעמידו בחברה זכו את מטוס האירור קאר של והוא מכיר את הזוכיות לרפבליק בשנת 1943, ועבד בצוות שהפך את התכנון למיטוס עשוי מתקפת. בינוויים הפך המטוס להיות בעל 3 מושבים, מנוע חזק יותר וקוור מרתקתי מהחרוטים לונב, כנף עליונה בעלת ציפוי חלק ומצופים על תומך יחיד. המטוס כונה רפבליק RC-1 תנ דרבולט אמריביאן. המטוס היה בעל תוכנות טובות אך יקר ליצור. הכינהו ההתחלה הייתה למכור את המטוס במחיר של 3500 דולר אך כשמחריו האמירים ל-12,000 דולר הוא תוכנן מחדש.

הטוס החדש היה בעל 4 מושבים. המושב האחורי בדגם RC-1 הוגבל לנוסע אחד מפני חסוך הנסע התפקולו חלקית לתוך חללים שבולטו לתוך התא מאחור משני צידי הגוף. כדי לאפשר מקום לנouse נוספ, וボטלו החללים לבני הנסע ואל התקפלו חיצונית כשם מקבילים לגוף. התכנון החדש הגדיל במעט את גובהן אך הוביל את הוצאות נזקיבה מושב ברזיין.

המשמעות החדש של כנף RC-3 סי-בי היהicut דוגמה למבנה פשוט וקל וזול בהוצאות עבודה וכליים. מספר המסמורות למשל, הוקטן מ- 9650 ל- 3440. מספר השעות שנדרש ליצור והרכבה ירד מ- 2500 ל- 400 בלבד. התכנון החדש שינה את הcanf מכfn מוטה לאחריו לכfn ישירה בעלת מבנה קורה וצ'לוות פשוט, וכל ציפויים מוחלמים לנכיפיים ולמשטח הzonב. לקווער נהיה מבנה קוני כמעט מלא בעל חיציות ובכך נמנע הצורך להשתתטש באורכו ניזוקים נוספים. מצופי הcanf יוצרו משני חצאים ע"י מכבש וסומררו לאו רצ' החיבור בין שני החצאים.

הטוס היה ורטילי וקשות שדרש אחזקת רבבה. היהתו לו גישה מצוינית לתא, סידור תא מרוחה וראות מצוינית החוצה. השליטה עליו הייתה בלתי רגילה במים ופחות טובה ביבשה. ביצוע הטיסה שלו היו הולמים, מהירות שיט של 91 קמ"ש אך הגאים קצר כבדים. הסיבי יציג גישה חדשה בת' כנו, יצור ושיווק.

1060 מטוסים יוצרו במשך 1946 עד אוקטובר 1947. יותר מ-300 מטוסים עשו טיסים ביום, יותר מהצ'אה אחרי שהסתומים יצורם. מטוסים חדשים נמכרו בכל העולם, כשיותר ממאה נמכרו ללקוחות מחוץ לארה"ב וקנדה. במדינות סקנדינביה הפקה הסיבי למוטוס הופולרי ביותר בסוף שנות ה-40. ביום נחשב המטוס כפופולרי ביותר מסוגו בשוק המטוסים המשמשים. טיסים רבים של מטוסים אמפייביים מסכימים שהסיבי היוו המטוס הא' מפיבי לשימוש פרטי הטוב ביותר שנבנה אי פעם במושגים של שימושיות, קשיות והתנהגות במים. עדות לפופולריות של המטוס היא העובדה ש' טוסים רבים שנזרקו לגורטות או נעצרו במקומות שכוחם אל הונצלו ונבנו או שוקמו למצב טיסה. ב-20 השנים האחרונות גדל מספר מטוסי הסיבי באלה"ב מ-260 בשנת 1972 ל-320 ויותר בשנת 2002! בשנת 1956 רכש גיא...

קטי. צורר מימושו את רישיון הייצור ונצר חלקי חילוף לבעלי המטוסים. נסיוונות רבים נעשו להציגו את הסיבי לייצור, אך לא הצליחה. בינו לבין בע'ם עשוים כמיטב יכולות כדי להמשיך ולוחטים. עקב התקדמות תעשיית התעופה ב-50 השנים האחרונות, רוב המטוסים שטסים ימים הוסבו כך אחרת, במיוחד בתחום המכשורים והמנועים.

"עד להזעה חדשה יש לשתמש בסי-בי לאימון טיסים ולא לצאת עימו למרחקים גדולים מרדיו של 20 ק"מ מט"א או יותר. אבקש להגיש לי את רשימת הטיסים אשר בדעתך לאמן ראשונה על הסי-בי. יש להביא בחן בו כי טיסים אלה יועסקו אחר כך בתפקיד מיוחד של סיור החוף ותואם פעולות עם הים".

יומים אחר כך נתנו דניאל בוקשטיין וגבעון הראשונים לטיסים ראשונים על הסי-בי וישראל לחובסקי ודני שפירא לטיסי משנה. בשלב מסוים הועבר המטוס לשימושה הבילעדי של טיסת הקרב הראשונה טיסת 101.

טיסת הטיסת, מודי אילון ניסה גם הוא את כוחו בהטסת המטוס. בניגוד למפקד הטיסת, מודי אילון ניסה גם הוא את כוחו בהטסת המטוס. בהגדר להוראות מפקד שירות האוויר שאשר להנחתת את המטוס במים ניסה מודי להנחותו בים. הים היה מעט סוער וגלי החוף היו די גבוהים. בעת הנחיתה לא העיריך מודי נכוון את הגובה, פגע במים בעוצמה ושבר מזוף כף שאבך במים. מודי הצליח לנסוק ולהנחתת את המטוס על גלגוליו בשדה דב הסמוך והושעה מפיקוד על הטיסת עד חדש מאה.

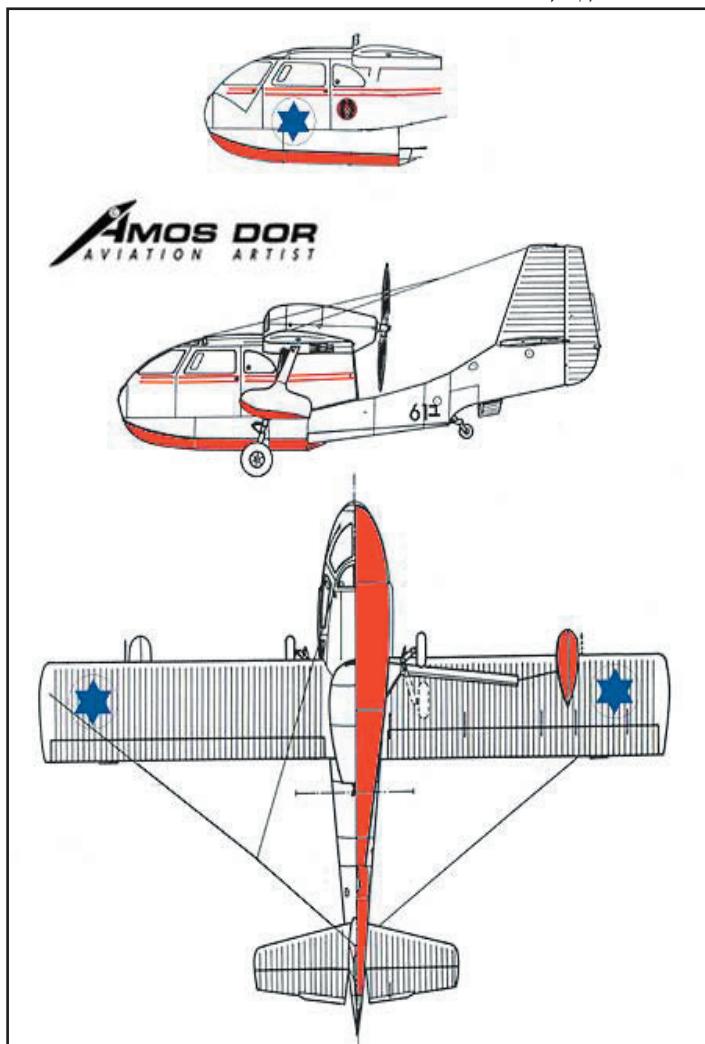
عقب אובדן המזוף ועקב חוטר יכולת להשיג מזוף חלפי הוחלט להסיר את המזוף מהכנף השנייה ובכך הפך המטוס למטוס בעל יכולת אמצעית למ"טוס יבשתי בלבד.

ביום שבת, ה-15 במאי 1948 והtopic שדה דב ע"י מטוסי ספיטפייר מצריים. מטוס הסי-בי ניזוק קלות בתקיפה זו, תוקן ולאחר מכן מסר חזר לשירות כשלילו צבע המספר ב-61. סיבת שינוי המספר אינה ברורה. יתכן והיתה

כאן כוונה ליצור את הרושם שהמטוס נהרס בתקיפה זהה מטוס נוסף. המטוס הופעל בחיל האוויר למטרות תובלה והטסת נוסעים בין בסיסי היחיל כשהוא מוטס בדרך כלל ע"י טיסיס המוח"ל שנחשבו מנוסים יותר. אחד מהם, ג'יון דיל הקנדיה, שהטיס את עוז וויצמן, נחת נחיתה אונס עם המטוס ב-23.1.1949 עקב תקלת מנוע בעת טיסה מעין שמר לחיפה.

עם הקמת טיסת 100 באפריל 1949 צורף המטוס לטיסת בשדה דב אך נשר מושבת רוב הזמן עקב מחסור בחALKI CHILOF. בחודש מאי 1949 הוחלט להוציא את המטוס משירות. נעשו נסיבות למכרו אך לא הצליחה. המטוס הורד סופית מהсад"כ בשנת 1953 והועבר לבית הספר הטכני של החיל בחיל פה שם פורק לצרכיו הדרכה.

במושיאון חיל האוויר שבחררים מוצג בתצוגה ההיסטורית מטוס סי-בי שנרכש ע"י המוזיאון, אך הוא אינו המטוס ששירת בחיל האוויר.



<b>כנפיים:</b>	<b>NACA KLARK Y</b>
פרופיל כנף:	11.47 מ"ר
מוטת כנפיים:	1.6 מטר
מיטר כנף:	7.23
יחס הצראה:	2 מעלות
דיהדרל:	18.23 מ"ר.
שטח כנפיים:	1.27 מ"ר.
שטח מאזנות:	2.35 מ"ר.
שטח מדפים:	

<b>מייצבים:</b>	<b>שטווח מיצב גבה:</b>
שטח הגאי גבה:	1.99 מ"ר.
שטח מכיבן:	1.66 מ"ר.
שטח מכיבן כיוון:	2.12 מ"ר.
שטח הגה כיוון:	0.97 מ"ר.

<b>משקלים:</b>	<b>מלא, קטגוריה נורמלית:</b>
מלא, קטgoriya iotaileti:	1428.8 ק"ג.
ריק:	1274.6 ק"ג.
מטען מועליל:	952.5 ק"ג.
	476.27 ק"ג.

<b>ביצועי המטוס (קטגוריה רגילה):</b>	<b>מהירות מרבית:</b>
מהירות לתימרון:	193.12 קמ"ש.
מהירות עם מדפים במצב מטה:	188.3 קמ"ש.
מהירות שיוט ב-75% כח מנוע:	170 קמ"ש.
מהירות נחיתה:	165.76 קמ"ש.
מהירות הזדקרות, מדפים וגוללים מטה:	93.34 קמ"ש.
מהירות הזדקרות, מדפים וגוללים מעלה:	93.34 קמ"ש.
שיעור נסיקה בדקה הראשונה:	106.21 קמ"ש.
תקרת טיסה:	213.36 מטר/דקפה.
טוווח במהירות שיוט עם 268 ליטר דלק:	3937 מטר.
מרחק המראה מהיבשה:	836.85 ק"מ.
מרחק המראה מהים:	243.84 מטר עם מטען מלא.
מרחק המראה מהים:	304.8 מטר עם מטען מלא. ב-25 שניות.
מרחק נחיתה על היבשה:	121.9 מטר.
מרחק נחיתה על המים:	213.3 מטר.

## המטוס בחיל האוויר

מטוס מס' 101 יוצר ב-1949 והוא הראשון שהתקבל רשמי מטעם חברת NC6731K לשם טיסות הניסוי.

בעיר תל אביב חי עורך דין בשם שמואל שעזוק שציגוק שהה כוכב תעופה נלהב. הוא רצה לרכוש מטוס פרטימי, שיכל לעגון בחוף תל-אביב, טבריה וח'ריה, ושישמש אותו לטיסות בשמי ארץ ישראל.

שציגוק נסע לארצות הברית ורכש את המטוס יישור ממחברת רפליק בפארמינגדייל שבמדינת ניו-יורק. המטוס פורק וחלקו נארזו בארגזי עץ שהועמסו על אנייה אמריקאית שהגיעה למיל חיפה. הארגזים הועמסו על משאיות והועברו לשדה התעופה בלבד למתקני תברת "אוירון" שם הרכב ע"י מכונאי החברה בניצוח המהנדס אAMIL פוחורייה. המטוס נשא עס או"ר. תיות הרישום האמריקני הושגה ונחתה על המטוס ניסוי של אחר הרכבה ביצע א. בראייר.

שמואל שעזוק ביצע במטוס טיסות בודדות בלבד לאורך מישור החוף כשהוא ממריא ונוחת משדה דב ומשדה לד והוא עברו לרשות חברת "אוירון" הארץ ישראלית חדשניים ספורים לאחר מכן.

חברת אוירון השתמשה במטוס לטיסות תובלה ונוסעים. ב-10 בנובמבר 1947 הוקם "שירות האוויר" הזרוע האווירית של ארגון ההגנה, ומטוס הסי-בי גויס לשירות אך עדין נשא את רישומו האמריקאי, בכדי להשרות את הפעלתו מעיני הבריטים שהיו עדין בארץ. בחודש דצמבר נמסר המטוס רשמי לטיסת א' וניתן לו המספר הצבאי-A-60. המטוס לא הוטס זמן רב עקב מחסור בטיסים.

ב-14 באפריל 1948 הוציא מפקד חיל האוויר דוז-אהרון רמז את הפוקה הבא לmekped שדה דב.

בספריה ההיסטורית שבמוזיאון חיל האוויר נמצאים ספרים רבים שבהם ישיכם לספריה התעופתית ע"ש הטיס דני אל בוקשטיין ז"ל שנפל במלחמת העצמאות, הספריה נתרמה ממוזיאון ע"י(Club) קבוצת התעופה לישראל. בין הספרים מצאנו מכתב של חברות "התעופה בשעה זו" - בטאון(Club) קבוצת התעופה הארץ ישראלית, ובחוברת מרץ-אפריל 1948 מופיעה כתבת פרופיל על מטוס הסיבי וניסוי הטיסה שלו לאחר החרכבה בארץ. הכתבה מובאת כאן כלאה. שימו לב לעברית.



בשמי הארץ

**פרטי המבנה ותכונות הטייסה של פ"ג-ב"**

מאת א. בריר, ט"ו מדריך

המשמעות של מושג זה נובעת מכך, שפער הסיבוב הינה מושג המתייחס לא רק למספר המרומות, אלא גם למספר המושגים הנדרשים להבנתם. מושג זה מתייחס לא רק למספר המרומות, אלא גם למספר המושגים הנדרשים להבנתם. מושג זה מתייחס לא רק למספר המרומות, אלא גם למספר המושגים הנדרשים להבנתם.

היבטיות וגולגול האופוריה מושבר אייתו המשוררים פונוליטים יי'ם לאחר שחזרו המעצורים, האוירון מתחליל מיד לנועו. ואכן תנוונו על הקרקע כקע היא כמו של מכוניות מפוארת. קפיצי מגנון הירידיה רכבים מאד ותנוונת האוירון על האדמה גורמת תענוג רב. הגה היכיוון עובד על הקרקע קשה,

ההמראת לתוכה הרוח אינה קשה ולאינה מעוררת כל בעיות. האוירון מראה שואגנה להנוט ימיה אפוא לואוֹרְנוּזָה וע' הגרה מגנית בהונת בינוֹ

החסידי-בי אינו מראה כל נטייה לעולות לאoir לבדו. כוח רב נחוץ כדי למשוך את המתה. בטיסות היותר מאוחרות שbowו על ידי כוונתי את ההסדר של הגoga הגובה ל"יכבד זnb", אבל אז הייתי צריך להחזק מאווד בצדיו להוריד את אף האוריון בזמנו ריצת החמראה. מכאן אפשר להבין שהסיבי כבב בהגגה הגובה. המכונה ממשיכה לטפס במיהירות של 75 מיל/שעה, הפסי עעה ב"עדין" ומספר הסיבובים 2350. לאחר שהייתי כבר באoir הרמתית את האופנים. משאבת היד עובדת בקלות עד 3-2 השאיות האחרונות, אשר הן צרכיות להיעשות ביתר כוח. כאשר מנגןון האופניים מורם נדלקת מנורה אדומת, המשמשת לטוייס כסימן אזהרה שלא ישכח להוריד את האופניים לפניהם הירידה. ואנו מופיע אור יירוק.

מצאתני את הס-בי כבד מאד בהגנה הגובה והגהה הכוון, אבל קל יותר במ-  
אזרנים. זה גם מסביר את הקוטר הקטן של גלגל המטה. לטיסה אופקית  
בשימוש של 75% של הכוח כווניי את הגברת החלץ 25.8-25 אינטש של כס-  
פית ואת הפסיעה כך שאקבל 2200 סיבובים. מהירות הטיסה הייתה אז 105  
מייל/שעה. לפי הودעת בית החירות המהירות הייתה צריכה להיות רק 103  
מייל/שעה.

בסייעותם רב ייש לקבוע איפוא שהנתונים של בית החירותה היו שווים לאלה שבמציאות למורთ של פי רוב בתיה החירות אוחבים להפריז. לדברנו על מהירותם כדי לצין שמד מהירות יש לו רק צינור לחץ דינמי, צינור לחץ סטטי נמצא בתא האירון. התוצאה של סידור זה הוא תופעה בלתי נזימה, היית ופתירת אחד החלונות הקטנים משנה את הלחץ הסטטי בתא האירון וזה משפיע מיד על מחוון המהירות. מנקודות מבט הבתוחן טוב שהמחוון מראה אז "פחות מהירות" בעיסוק הראשונות נלואה אל כותב השורות האלו המהנדס פוהורייה אשר היה אחראי להרכבת הסיבי. אפשר היה לדבר ללא קושי. רעש המנוע היה כאילו רחוק מאיתנו ולא הפריע בדברו, והיתה הפתעה לשמעו מפני אנשים על הקרקע שרעש האירון הוא חזק מאד. עובד

זה זו מוכיחה עד כמה טוב הוא הבידוד נגד גיד רע. סגולות ההזדקנות של אוירון זה הן רגילותות. מהירות ההזדקנות, כשתሪיסי הכנף מורמים והאופנים למעלה, הוא בערך 62 מיל/שעה. מהירות ההזדקנות פוחתת ל-55 מ/ש כאשר מורדים את התריסים. האוירון מוריד פעם כנין זו או השניה ומנסה להיכנס לשחרור באיטיות; הפעולה הרגילה של מניעת שחרור מיד מישרת את האוירון ואחר צלילה קתקנה אבל חדה אפשרשוב לשולוט במכונה. הסדר יש רק להגה הגובה. מנוף ההסדר נמצא בגג תא הטיס אבל התחומים שלו קטן מאוד. שפם ההסדר מוריד את הלחץ רק בזמן שמשנים את הגה הגובה, הזרויות קטנות, במקרה שמדובר האויר אינו שקט יש צורך להפעיל את הגה הגובה מחוץ לגבולות של התחומים הייעיל. פעולות הקשורה במאמץ ניכר מצד הטיס. דבר זה עלול לגרום לתוצאות מהירה של הטיס.

ה-“ס-ב”, אוירון אמפיבי, מייצג קונסטרוקציה מוצקה ונאה. הרעיון היפה-لتת לבעל האוירון את האפשרות לרדת על פני המים או על היבשה- פותח לטישה הפרטית אופקיים חדשים, בארץות שנתרבו בגמים ושדות תעופה; גם בארץ נועד לסייע לסייע שימוש רב.

אוירון זה נבנה על ידי חברת "רפולבליק" שבארצות הברית. האוירון הרא' שונ היה בעל 3 מקומות והגון היה מורכב מ-1800 חלקים. 2500 שעות עבר דה היו נחוצות ליצור אוירון אחד. מחיר הבנייה הוערך ב- 7500 דולר. לאחר שהצלחו להקthin את מספר חלקי הגוף ל- 450, ואת שעות העבודה ל-200, ירד גם המחיר ל- 3995 דולר, ואז עברו ליצור המוני עד 40 אוירונים ליום. האוירון בנוי כולם ממתכת. הציפוי המסתובטי של הקנים הוא מרובה צלעות והוא דומה בזאת לאוירון "יוקרסט" הידוע. בשיטה זו עומס מסוימים כל על הזרמיים והודוטים לכדי מספר האלומות והחיזוקים יגד בברבה ברו'

המנוע מטיפוס "פרנקילין", בעל שישה צילינדרים שכובים. הוא יוצר 125 כוחות סוס בזמן המראה ומניע מדחף (ז.א.סליל דוחף ביחיד לאוירונים גיגיאנים בעלי "מסחבי") בעל פסיעות משתנות מספיעה עדינה, עד לפסיעה גסה; תופעה מייחדת במיניה היא הפסיעה אחורנית (REVERSIBLE PITCH) המשמשת כמעazor בתנועת האוירון על פני המים.

המנגנו הירידת הבישתי מרכיב שני אופנים קדמיים ואופון אחרוי אחד. הרמות האופניים והורדתם מופעלת הידראולית באמצעות מנוף הנמצא בין שני הכיסאות הקדמיים.

האופנים אינם מתקפלים, או נמשכים פנימה, אלא נשאים בחוץ; אבל מן גנון הירידה הקדמי יכול מסתובב לאחרור בצוואר כזו שהאופנים נמצאים מעלה ליד גוף האוירון. קפיצות המנגנון נוצרת על ידי "ובונה וצילינדר" הממולא שמן ואוויר. האופן האחורי הוא בר היגייני פועלת הדושות. הם עצרים מופעלים הידראולית. מעל לדוזות השמאליות מחוברת זרוע. ע"י להrichtת הזרוע בקצת המתאים מפעלים את המעכזר השמאלי, את הימני

או את שניות ייחד. מכל צד של האוירון נפתחת דלת רחבה המאפשרת כניסה נוחה וקלת בزو' מה למכוונית. כל הפנים של החסי-בי מעיד על התוצורת האמריקאית, הריפורד היפנה כוחומר פלסטי והקירות המרופדים בחומר המשכך את הקול, הגישה הנוחה למדור המטען דרך הקיר האחורי. המשענות של הכיסאות אף הן מרופדות בחומר פלסטי, אבל הפנים של המשענות עשויי כך שכשר מוציאים אותן מתוך מהריפורד הן ממשימות כחוורות הצלחה למים. דלת רחבה נמצאת עוד בצד הימני של אף האוירון. היא מתכפלת לעילתה ומאפשרת הורדת השינוי לתוך הבטן נוכחות מלחום ישמרונו אפוא לאטומה בוגיותם ברכה בגדיו.

זהו מנגנון אוטומטי שמבצעים מוקטן על מנת בזוויגון בזוויגון. לוח המכשירים מורכב משני חלקים. מכשירי הטיסה נמצאים למעלה ולהם צורה וריגלה, מכשירי המנווע ערכוכים יותר למטה ולהם צורה כמו המכשירים במכווניות. החלק השלישי מרווח את הרדיו, והוא מطيיפוס השידור-והקליל

המזה הוא מהטיפוס של דחיפה-משיכה עם חצי גלגל קטן. אפשר בקלות לשים מטה שני שבילים הטיס היושב מצד ימין, הנעת המנווע נוחה וקללה, בדומה לו שאל מכוניות. מכניםים מפתח החד'ל כה לתוך פתח מיוחד, מסווגים אותו ל"מוחבר", מכניםים את מתג הסוללה (BATTERY SWITCH) ואת זה של הגנרטור ולוחצים על מפתח הדלקה; אחרי כמה סיבובים המנווע עובד. היהות והפרופולר קבוע לאחר הדלקה; הילך לאפשר את הדלתות פתוחות, אין רוח פרצימס והנוסעים יכולים להיכנס או לצאת מבלי שכובעים יעופו או שייארעו תקלות אחרות בגלגול זרם הסליל.

היות ומיכל הבזוזן נמצא למיטה ישן שתי משאבות דלק, פועלות כל משאבה אפשר לבדוק לפי מהוון הנמצא בלוח המכשירים בדיקת שניינו הפעילה של הפרופולר נעשית בדרך הרגילה. בכך עברו לפסי עה החוזרת מבאים את המנווע ל-1000 סיבובים בדקה, מושכים את המנווע

אבל באותו הזמן, אם נוצר מצב בלתי רגיל הוא מרים את הכנף המראה לתוך הרוח. רק תנועה מידית וחזקת מאוד בהגה המאזנים יכולת למנוע סביבון חיצוני. אחרי כמה ירידות ברוח צדדיות באטי לידי מסקנה שבדאי לעשות אותן בלי שימוש בתריס-הכף ובמהירות של 85 מ/ש.

בדרכ כליל של לומר שאירון זה עלול להיות מוצלח מאוד בשימוש בארץ, לה' עברת נוסעים בשירות סיבוב-ארצى: להרמיה מטל-אביב, להגעה לוד, ממש לקלנדיה שע"י ירושלים, לרדתabis המלח בחלק הדרומי אחר כך בחלק הצפוני שלו. ממש לרדתabis כנרת ליד טבריה או עין גב, ממש לאגם חולתה ואחר כך לרדת בשדה התעופה שבחברה וממש חוזרת לויד ולטל-אביב. ברור שהערך המלא של אירון זה היה מתבלט לו היו עוד שניים או שלושה טיפוסים כאלה לשירות הקחל.

גם בשביל שימוש פרטיו האירון הוא אידיאלי. האם יכול להיות דבר יותריפה מאשר לבנות يوم חופש על ים כינרת, לדוג ולנווח באירון כזה?

לפני הירידה נסיתי את זווית הגלישה של האירון כדי לשמור על מהירות הגישה של 75-80 מיל/שעה. כשתריס הכנף מעלה זווית הגלישה גדולה מאד וכשה מורידים את תריס הכנף הזווית גדלה עוד יותר, ברור שבמצב זה קשה לעשות ירידה בגלל סכת החזקה במחירות גבוהה. בזמן היישור האחורי לפני הקרקע מצאתה השמצב הנוח ביותר לירידה עם התריס למיטה הוא כאשר עושים את הגישה בעזרת המגע, ז.א. פסעה עדינה ב-1500 ס"ב בובים לערך. עצם הירידה אחר כך דינוחה, כאשר זורקים שיש "להעיף" את האירון על פני הקרקע; אסור בהחלט לסגור את הגז כל זמן שהוא באוויר. אם יישו את זה הרי האירון נופל על האופניים ומפהת הלחץ הגדול על הגוף אין מספיקים לעצור את הנפילה זו, והאירון יקפוץ כמו פעמים אחד שהוא ישאר באופן סופי על האדמה.

ניסיתי גם ירידות ברוח צדדיות חזקה, ודאי ההמרה והירידה בתנאים אלה קשות מאוד והטייס צריך להיזהר יפה מפני התפתחות של "סביבון" כל-שהוא. הדבר הטבעי של האירון הוא לפנות לתוכה הרוח וזה הוא גם עוזה.



המטוס בשירות טיסת 101.



לאחר רכבת המטוס ליד מוסף חברת "AIRON" בשדה התעופה ליד (אוסף פרט)



מפקד טיסת 101 מודי אלון ז' ליד המטוס



שמעאל ש' אפק ליד הסוי-בי בשדה דב (אוסף פרט)



מטוס הסוי-בי במוזיאון חיל האוויר בחצרים



הסוי-בי בשדה דב