

כישלון מנוע לאחר המראה

הוצג על ידי **BOB Martens**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **Tip of the Week** מתאריך 13 מאי 2010. **PILOT WORKSHOPS.COM**

הערת המתרגם: לא מעט מלים נכתבו בנושא, הנה עוד כמה. הדגש הפעם הינו על תדריך לפני כל המראה. למי שחשב אחרת.

המראיין (Mark):

בוב, בוא נעיף מבט בכישלון מנוע לאחר המראה. נראה שכל אחד מכיר את התהליך הנכון לזה כאשר נשאל על הקרקע. אולם הסטטיסטיקות מראות שיותר מדי טייסים עושים את הדבר הלא נכון כאשר נתקלים למעשה במצב זה בטיסה. מדוע?

המומחה (Bob Martens):

אוי, זה קשה, מרק. אתה יודע שזה בלתי נמנע. אם אתה שואל עשרה טייסים מתוך עשרה על כישלון מנוע לאחר המראה: הורד אף, נחת ישר לפניכם. אבל הסטטיסטיקות מראות לנו שהנטייה לחזור לאחור לשדה מרשימה. נדרשת הרבה משמעת להנמיך את האף ולקבל את העובדה שאנחנו עומדים לבצע נחיתה מחוץ לשדה. לפיכך, בואו נתבונן בזה ונוודא שאנחנו מוכנים נפשית לעשות בדיוק את זה. פנייה לאחור לשדה הינה לעתים קרובות מדי בחירה פטאלית.

תמרון המטוס במהירות נמוכה ובגובה נמוך דרך סדרה של פניות במצב של לחץ גבוה הינו יותר מדי לכל טייס. אין זו פנייה של 180 מעלות חזרה לשדה בלבד. זוהי סדרה של פניות, ואתם עושים זאת כאשר לבכם הולם בחזקה. החיסרון הינו התרסקות הזדקרות-סחרור. פנייה חזרה לשדה הינה כמעט תמיד פטאלית. אל תעשו זאת! יש גובה שבו כל טייס יכול לחזור לשדה, ואני מסכים לחלוטין עם הערה זו. אולם למעט אם הנכם יודעים מהו גובה זה עבור המטוס שלכם, ובדקתם את היכולת שלכם לבצע תמרון זה לאחרונה, אין לכם סיבה לנסות זאת.

המפתח לביצוע מוצלח של היחלצות מכישלון מנוע לאחר המראה הינו תדרוך מוקדם לפני כל המראה. זה דורש שנייה בלבד אולם זה מכין אותנו נפשית לאפשרות של כישלון מנוע, ומכריח אותנו לבצע את הצעד הראשון הנכון ולא את השגוי. לפיכך, עלינו לנתח ולהעריך את האפשרויות הטובות ביותר בכל המראה והמראה ולתת לעצמנו תדרוך קצר של עשר עד חמש עשרה שניות. אם אני חווה כישלון מנוע בהמראה, זה מה שאני הולך לעשות.

אם נושא מעבר מכשולים אינו מהווה בעיה, מדוע לא לטפס ב - V_y , השיעור המיטבי? היו ערניים לגובה הבטוח שיאפשר לכם לפנות חזרה לשדה, והשגיתו בקפדנות עד אשר אתם מגיעים לגובה זה. במקרה של חירום עשו את בחירתכם פשוטה, ואם מרווחי השוליים קטנים אל תפנו חזרה לשדה.