



קיזוז במהלך הטיסה

תורגם על ידי איציק מה-יפית מתוך PILOT WORKSHOP.COM דצמ' 2011.

הערות המתרגם: כמה מלים על קיזוז, מתי נכון לקזוז. סביר להניח שלכל מדריך יש את הגישה שלו. למטה התייחסות מדריך לנושא.

להרבה טייסים נאמר על ידי המדריכים שלהם, 'טוסו תוך כדי הקיזוז'. המדריך שלי אומר באדיקות, 'לא! ... קזוז לאחר שתמצא את זווית הטיפוס, הנמכה או השיוט המתאימים'. מה נכון ומה לא?

Wally: אני מאמין ששתי הטכניקות עשויות להיות נכונות. ראשית לכול, יועיל מאד לטייס באם המטוס בדרך כלל יהיה מקוזז. זה נותן לו את היכולת המרבית להשתמש בהגאים כנדרש.



לטייס המכיר היטב את המטוס יש את היכולת לצפות לצורך בקיזוז לפני שזה מגיע. במקרה זה אני לא רואה פסול בקיזוז כאשר תנאי הטיסה משתנים. למשל, אם אני מפחית כוח ומתכוון לשמור גובה, אני מצפה מייד לצורך לקזוז מעלה, ועובר ישירות מהמצערת למקוזז.

אולם, איני מאמין שמטוס צריך להיות לא מקוזז בכוונה עקב שינוי מצב או כוח. הכרתי פעם טייס אשר בפיינל קצר קיזוז אחורה בצורה משמעותית בכדי להפחית את הלחץ בעת ההצפה לנחיתה. זה הביא אותו למצב בלתי מקוזז בצורה חמורה לעת הצורך בהליכה סביב, וזה מסוכן.

כולנו כמובן יודעים שעלינו ראשית להטיס את המטוס, לכן לעתים דרוש להביא את המטוס למצב בו אתם רוצים אותו ולקזוז לאחר מכן. זה המצב הנורמאלי בהליכה סביב.

אני מקווה שמרבית המדריכים בוגרים דיים להכיר שכל עוד טייס אינו משתמש בטכניקה מסוכנת, יש להרשות לו להפעיל שיקול דעת בתהליכי הקיזוז שלו.