

מאמרים המרגיזים אותי

מידי פעם בפעם אני קורא מאמר כזה או אחר המתפרסם, הדן בבעייתיות של החזרה לאחור (למסלול ההמראה) אחרי קאט מנוע. אני קורא, ומתרגז מחדש פעם אחרי פעם! מרגיזה אותי העובדה שהמאמרים המתפרסמים מידי פעם, מתייחסים ומתמקדים על מה לא לעשות, במקום על מה כן לעשות על מנת להמנע מאובדן מנוע אחרי המראה. זו הפעם הראשונה שאני מרשה לעצמי להתבטא בסוגיה מורכבת זו מעל דף פומבי כלשהו. עפ"י הניסיון שצברתי על סוגי מטוסים שונים (רובם המכריע חד מנועיים) בלמעלה מ- 100,000 המראות ונחיתות, אני יכול לקבוע בודאות את הדבר הבא - שאיננו רשום בשום ספר תעופת כלשהו:

1. בהנחה ובדיקת המטוס היתה תקינה בטרם ההנעה
2. בהנחה והאינדיקציות המתבקשות עפ"י ספר המטוס היו תקינות אחרי ההנעה
3. בהנחה והאינדיקציות המתבקשות עפ"י ספר המטוס היו תקינות אחרי בדיקות המנוע, לפני ההמראה
4. בהנחה שאינדיקציות ריצת ההמראה המתבקשות עפ"י ספר המטוס היו תקינות עד למהירות הרמת גלגל אף וניתוק...

אני קובע שהסיכוי לאובדן מנוע אחרי המראה – שואף לאפס! אין קביעה זו מתייחסת לתופעות העלולות לקרא אחרי ההמראה והגעה לגובה ביטחון מזערי, גובה ממנו אפשר לתמרן לנחיתת אונס על המסלול ממנו יצאנו, או לחילופין אחרי טיסה ממושכת כלשהיא.

מה שאני מנסה להעביר אליכם הוא הצורך בהפגנת אפס סובלנות כנגד חניך טיסה שאיננו עומד על ארבעת הסעיפים אותם ציינתי. לו כך יחונך כל חניך טיסה כבר מהשיעור הראשון שיקבל בשעורי ההקפות ועד לקבלת רשיון הטיס, סביר להניח כי כמעט ולא נשמע על אובדן מנוע אחרי המראה.

הכי חשוב – האינדיקציות בריצת ההמראה:

האינדיקציות עליהן חייב לתת הטייס את תשומת ליבו העיקרית בריצת ההמראה, הן החשובות ביותר לתחילתה של הטיסה הבטוחה. הן אם מדובר במטוס מסוג צסנה והן אם מדובר במטוס מסוג בואינג 747.

אקדים ואומר, שבמשך הקריירה התעופתית שלי, יצא לי לבטל כ-30 המראות בערך, בגלל סיבות אמיתיות שונות ומשונות. אינני זוכר ולו חניך אחד שלא עבר אצלי לפחות חמש עצירות המראה בגין אי התייחסות נאותה לאינדיקציות המחייבות אותו לעניין ריצת חשובה מעין כמות זו. ישנם חניכים שנאלצתי לבטל את המראתם גם 10 פעמים במהלך הקורס, עד שתפסו את העיקרון, והבינו את חשיבות העניין.

היו כמה חניכי טיסה (לא רבים) ששום דבר לא עזר בנושא זה. כאשר היו פותחים מנוע לריצת ההמראה, היו מתהפנטים על המסלול, ושום דבר לא עניין אותם יותר. חניכים כאלה "זכו" אצלי לקבל את "המכה בראש" בשיטה הבאה: כאשר סיימו את בדיקתו החיצונית של המטוס, ונכנסו לקוקפיט, הייתי חוסם להם את צינור הפיטו מבלי ששיימו ליבם לכך. כמובן שבריצת ההמראה מד המהירות לא הגיב. היו כאלה שראו כי מד המהירות אינו מגיב, ציינו זאת בקול רם, והמשיכו את ריצת ההמראה!

והיו כאלה שכלל לא שמו ליבם לעניין. לכולם נתתי להמשיך בריצת ההמראה. ההלם שקיבלו החניכים היה כאשר הראתי להם שאין מד מהירות. "מה עושים עכשיו?" נהגתי לשאול בתמימות, וכמובן שביטלתי את ריצת ההמראה.

הסברתי להם שאין אפשרות לקבל תחושת מהירות באוויר כמו תחושת המהירות אותה אנחנו כולנו יודעים לקבל על הקרקע כאשר אנחנו נוהגים ברכב. לחלק מהחניכים "הקשים" נתתי את האפשרות לנחות כאשר מד המהירות מכוסה בפיסת פלסטיק, לכאורה, ללא מד מהירות עובד.

כולם ראו מהר מאוד שבפנינל הם מזדקרים הרבה לפני שהגיעו למסלול, ו/או לחילופין מגיעים מהר מאוד למסלול ו"גומרים" אותו, ללא יכולת נחיתה של ממש.

גם חניכים אלה, חונכו לבסוף להתייחס לאינדיקציות ההמראה כפי שמתחייב.

ההתעקשות שלי על בדיקת האינדיקציות בריצת ההמראה ללא כל פשרות – היא התעקשות **המצילה חיים**.

במאמר מוסגר אומר, שמטרידה אותי העובדה של טייסי השבת, שאינם מגיעים להתרענן מידי פעם עם מדריך טיסה. ה"חיסכון" הזה עלול לעלות בחיי אדם!

Happy landings

יוסי כהן