

המהלך הקריטי של כל טיסה, הוא משך הזמן של 15 דקות הראשונות שמלפני ההמראה ועד לאחריה, וכן 20 הדקות שלפני הנחיתה והנחיתה עצמה. בריצת ההמראה מד המהירות מגיב ומגיע ל-60 קשר, מפעילים רגל לשמירת כיוון ריצת ההמראה. בדיוק במצב זה מופיעות רעידות חזקות של המטוס. הפסק המראה, משוך מצערת לאחר, הפעל בלמים ושומר ציר מסלול ותיידע את המגדל. אם החלטת הפסקת ההמראה הייתה נעשית מעט מאוחר יותר, עלולים לגמור ו/או לעוף מן המסלול ולגרור לנזקים גופניים של שוכני המטוס ופגיעה קשה במטוס.

כאשר הטייס אינו מכין עצמו לאפשרות הנ"ל וממילא אינו מכין עצמו לתגובה נכונה ובזמן הנכון עלולים להיכנס למצבים קריטיים לשוכני המטוס ולמטוס עצמו. טייס מיומן יודע שצפית המצבים הקריטיים לפני שהם קורים, מאפשרים להגיב את התגובות הנכונות במקום ובזמן הנכון. שינוי גישה בנושא זה, הקדשת מחשבה, תרגול ותדרוך מצבים אלה, הופכים את הטייס לבטוח יותר ולא חשוב איזה סוג מטוס הוא מטיס.

בדיקות שלאחר הנעה והרצה

תאונות המתפתחות מהעלמת עין מבדיקות אלה, קורות מאי השלמתן וללא מעקב בחוברת בדיקות החיוניות בזמן ביצוע הבדיקות. פרטי הבדיקות הבאים חייבים להתבצע תמיד:

1. קביעת מדפים להמראה- הרבה מטוסים גדולים ומספר מטוסים קטנים, זקוקים להורדת מדפים לצורך המראה ו/או נחיתה.
2. דלק- בשדות גבוהים מעל פני הים, לצורך קבלת כח מלא להמראה, נחוץ לדלל תערובת דלק. במטוסים עם בוחר דלק בין מיכלים, יש להקפיד לבצע המראה על המיכל המלא יותר ותוך הקפדה שיש מספיק דלק למילוי משימת הטיסה. לבסוף להקפיד ולבדוק את משאבות הדלק ולחצי הדלק לפני ריצת ההמראה.
3. קיזוז- לבצע קיזוז של כל הגאי המטוס (באם יש מקזזים על כל ההגאים). כן יש לוודא טייס אוטומטי מופסק לפני ריצת ההמראה. לבדוק את כל מפסקי המעגל (פיוז) של הטייס האוטומטי וכן הנחיתה.
4. מנורות התראה- לבדוק פעולה תקינה.

בדיקות ותדריך להמראה

זהו החלק הקריטי של הטיסה אשר בו הטייס חייב לשנות ולקבוע את דרך מחשבתו לביצוע. מיום הראשון של אימוני הטיסה, נלמד שכאשר מקבלים אישור להמראה, מתישרים על המסלול, פותחים כח מנוע ומאיצים למהירות הניתוק (VR) וממריאים. ובכן **טעות !!!** במקום כל הנ"ל, חייבים להכין עצמנו תחילה לאפשרות של הפסקת המראה בשל כל סיבה שתהיה- כשל מנוע, אש במנוע, תפקוד הגה כיוון ובעיות בשמירת כיוון, הופעת מנורות אזהרה ועוד.

המראה עזיבת השדה והצטרפות לנתיב

על הטייס להכין עצמו משך כל המהלך הזה למצב חירום וחזרה מידית לנחיתה. הטייס חייב לתדרך עצמו את כל מהלך ביצוע (מסלול בשימוש, גבהים, מרחקים ומהירויות) על פי האישורים מהבקרה.

תדרוך מהלך ההמראה והכרזות נתוני ההמראה

תדרוך זה קובע את הבקרה וההכרזות של נתוני ההמראה במהלך ריצת ההמראה (כח המראה, תגובת מד המהירות, מכשירים בטווח הירוק). תדרוך זה מכין את הטייס לבצע הפסקת המראה במקרה של בעיה, ללא מחשבה נוספת. בהמשך יש להכריז על מהירות הניתוק ושיעור נסיקה חיובי.

תדריך לפני גישה לנחיתה

התדריך צריך להיות רחוק ככל האפשר לפני הגישה לנחיתה ולכלול:

1. ATIS נושא זה חשוב ובמיוחד כאשר יש חשש למזג אוויר גבולי, לקבלת מידע מוקדם על כל נתוני שדה הנחיתה (Landing Data). באם מזג האוויר מגבילי יש לתכנן המשך טיסה לשדה אלטרנטיבי או לחזור לשדה האם.
2. מד גובה ומד מהירות- לודא לחץ ברומטרי נכון במד הגובה ותפקוד מלא של מד המהירות. להקטין מהירות למהירות המתאימה לגישה לנחיתה.
3. מכשירי קשר וניווט- להכין תדרי עבודה הן של תקשורת והן של עזרי הניווט של כל המכשירים במטוס.
4. תדרוך מהלך הגישה והנחיתה- לקבוע את מבנה הגישה למהירות, גבהים וכיוונים. לתכנן את מיקום הבדיקות האחרונות של הבד"ח. לודא שיודעים את מיקומם של כל המטוסים האחרים אשר מצטרפים ו/או נמצאים ו/או ממריאים מהשדה. לתדרך היטב את מהלך ההליכה סביב במקרה של צורך בהפסקת הגישה לנחיתה (מהירויות, מדפים, גלגלים, מקזזים).

לסיכום

אל תנוח על זרי דפנה. היה מוכן, בכל שניה של היותך באוויר, לבלתי צפוי. אין מצב התנהגות של מטוס באוויר אשר חוזר על עצמו. תמיד הטייס יהיה במצב חדש באוויר אשר לא היה בו אף פעם לפני כן. הטייס חייב להיות ער לתנאים הסביבתיים של המטוס, הן על הקרקע והן באוויר. לא לותר אף פעם על אף חלק מהבדיקות אשר יש לבצע, ויש לוודא כל בדיקה על פי הכתוב בחוברת הבדיקות של המטוס.