



Kétféle repülőoktatót ismerek. A legtöbben a hagyományos módszereket használják, vagyis az általuk bemutatott repüléstechnikai mozdulatokat gyakoroltatják a növendékkel, amíg azok be nem vésődnek és ki nem alakul a rutin.

Ez a módszer is rendben van, de sok helyzetben létezik ennél hatékonyabb megoldás is. Az oktatók kisebb részéhez tartozik az, aki a repülés igazi tanítójaként újabb és újabb kreatív ötleteken keresztül éri el, hogy a növendékekben saját élményeiken keresztül rögzüljenek a pilótafülkében szükséges viselkedési minták.

< [Nyomtasd ki, vidd haza! A cikk pdf-ben is letölthető itt!](#) >

Egy korábbi cikkemben arra kértem az AOPA magazin (Amerikai Repülőgéptulajdonosok és Pilóták Szövetségének lapja - a ford.) olvasóit, hogy küldjenek be példákat saját élményeikből a repülésoktatás innovatív módszereire. Számos gyakorló pilótatársam beszámolójából gyűjtöttem össze néhány érdekességet.



R. David Copes arról számolt be, hogy oktatója - aki egyébként édesapja volt - rendszeresen, észrevétlenül és ártatlan arccal húzta ki a futóműmozgató-elektronika biztosítékát, miközben a növendék a feladatként kapott légtérgyakorlatokat hajtotta végre. Az iskolakörre visszatérve azután várta, hogy a növendék vajon mikor fedezi fel a problémát és hogyan orvosolja azt. A gyakorlat persze legtöbbször kézi futómű-kieresztéssel végződött a Beach Bonanzán.

Más oktató is használ hasonló módszereket a repülőgép rendszereinek átmeneti és észrevétlen működésképtelenné tételére: Bill Rimer a műszerfal világítást rontja el rendszeresen az alaszakai hosszú éjszakákon oktatás közben. "Ha egy ilyen élmény nem tanítja meg a növendéket arra, hogy mindig legyen nála működő elemlámpa, akkor semmi sem fogja" - vélekedik Bill.

Motorleállítás-vészhelyzetet minden oktató gyakoroltat a kiképzés során, de Paul Bertorelli a felszállás kezdeti szakaszában is rendszeresen lehúzza a gázt. "Bertorelli módszere tanította meg velem igazán, milyen intenzív kormánymozdulattal kell átnyomni a gépet egy ilyen helyzetben" - meséli Dana, akinek később ez a gyakorlat életmentőnek bizonyult egy éles hajtóműleállítás során. "Abban a pillanatban, mikor megállt a légcsavar, szinte hallottam Bertorellit ordítani mellettem: nyomd, nyomd nyomd!"

Ha már a hajtóműleállásnál tartunk, Frank Sperandeo oktatója egyszer igen meggyőző és különleges technikát alkalmazott e helyzet szimulálására: "2000 lábbal Arkansas állatfarmjai felett repültünk békésen, mikor az oktatóm átnyúlt a műszerfalon, kihúzta az indítókulcsot, és egy mozdulattal kidobta az ablakon! El sem tudjátok képzelni, milyen döbbenet lett úrrá rajtam! Közben az oktatóm beleszólt az intercomba: Na, most mit fogsz csinálni??? Ekkor már nem kellett győzködni magam, hogy ez a helyzet élesben megy, és elkezdett dübörögni az adrenalin a véremben. Kinéztem egy vészterepet, megkezdtem a süllyedést. 500 lábbal járhattunk a föld felett, mikor az oktatóm benyúlt a zsebébe, kihúzott egy pótkulcsot és beindította a hajtóművet."

Azért fontos megjegyezni, hogy az ilyen valós szimulációknak komoly kockázata van!

Reinhard Metz is egy kíméletlen módszerről számolt be, amellyel Verne Jobst, az oktatója megtanította vele, hogyan korigálja a szokatlan repülési helyzetbe került repülőgép pályáját műszerrepülés közben. Verne annyit kért a növendéktől, csukott szemmel tartsa egyenes repülésben a gépet. Ez persze lehetetlen, és a növendék mindig extrém repülési helyzetet idéz elő. Reinharddal is ez történt, és mikor kinyithatta a szemét, néhány másodperce volt már csak rá, hogy kivegye a gépet abból a helyzetből, amibe ő maga vitte bele.

