

בואו נעשה זאת ביום אחר!

נכתב על ידי **Tom Benenson**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **Flying Magazine** מתאריך יולי 2009.

הערת המתרגם: המוטו של המאמר שלמטה הוא "לא בכל מחיר". לא מעטים מאיתנו, ולא במעט פעמים, חוטאים בזה. ככל שצוברים יותר שעות, הביטחון העצמי עולה בצורה לא ליניארית. זה מה שמביא אותנו לאותן הפינות שלא תמיד ביכולתנו לצאת מהן. סיפר נחמד, קצת המלצות, והרבה מוסר השכל. ואנא מכם, לא כל דבר ישים גם עבורנו.

"ווש!" סער המשב החזק מרכבת ה- Amtrak כששאגה בחולפה את הצטלבות מסילת הברזל בחלומי. הייתי מצליח לשלב את הקול לתוך חלומי, אולם אז כאשר Rueben, הכלב הגריאטרי המעורב שלנו, נבח בכדי לצאת החוצה באמצע הלילה, הבנתי שלא הייתה זו רכבת ה- Amtrak; הייתה זו הרוח הנושבת דרך העצים מחוץ לחלון חדר השינה שלנו.

בהמתיני ש- Rueben יסיים את ענייניו, צפיתי ברוח המסתחררת סביב עצי הערבה והחלטתי להטיל ספק בכדאיות ביצוע הטיסה שתכננתי מוקדם בבוקר ממחוז קולומביה (1B1) לשדה התעופה - Hartford, קונטיקט (HFD). בטלתי כבר פגישה אחת בכדי לבצע עדכון תוכנה וחומרה על הגרמין Navigator 480 עקב תחזית התקרחות, ולא הייתי רוצה לתכננה מחדש. הייתי מבצע את הפגישה המקורית מאוחר יותר בחודש בכדי לאפשר חזרת ה- GPS Trimble מ- FreeFlight בו הוא עודכן בכדי לקלוט את כרטיס הזיכרון בעל הקיבולת הגדולה יותר. ועתה, כשהביקורת השנתית צפויה בסוף החודש, עלה הלחץ לשמור את הפגישה ב- Exxel Avionics.

בנוסף למועד הסופי לביקורת השנתית הממשמש ובא, והפגישה ב- Exxel שבוטלה קודם, קבלתי מוקדם יותר השבוע טלפון מחבר באוהיו שתכנן טיסה ב- Citation שלו עם זוג חברים לארוחת צהריים. סיפרתי לו שעלי להיות בהרטפורד והוא אמר, אין בעיה, הם יפגשו אותי שם לצהריים. הלחץ גדל.

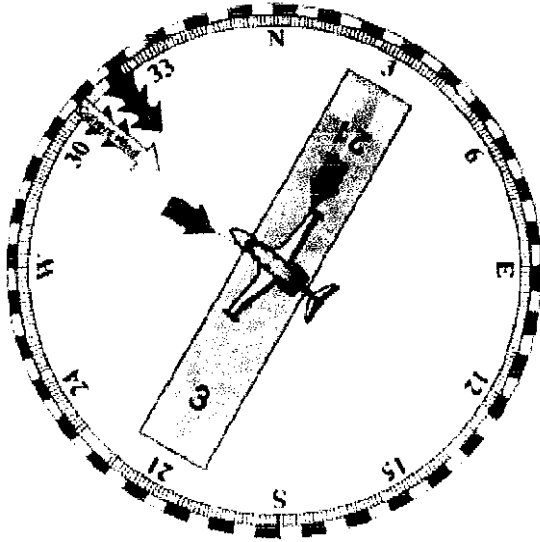
ואף על פי כן, למרות הצורך לבצע את הטיסה החלטתי לא לבצעה והחלתי לרשום את שיחות הביטול שעלי לבצע. אולם אז, כאשר יצאתי החוצה להאכיל את הסוסים, הרוח הייתה רגועה. יתכן ועלי לבצע את המסע. האם זה כן או לא?

התקשרתי למספר הטלפון המחובר לתחזית מזג האוויר המוקלטת בשדה (AWOS). "רוח מכיוון 010 בעוצמה של 15 קשרים עם משבים עד 19". בסדר, הרוח הייתה בכיוון מסלול 03 עם לא יותר מדי רוח צולבת. זה היה בר-ביצוע. בדקתי את התחזית להרטפורד. ב- 8 בבוקר, הרוח הייתה מכיוון 320 בעוצמה של 8 קשרים ומשבים עד 17, אולם התחזית לשעה 11 הודיעה על רוח מכיוון 330 בעוצמה של 14 קשרים ומשבים עד 24. המסלול בהרטפורד הוא 02/20 כך שתהיה רוח צולבת של 50 מעלות, שבקושי מתפתחת לרוח צולבת במשבים של 20 קשרים.

ספר התפעול (POH) של הקרדינל מציין את מהירות הרוח הצולבת המודגמת (*demonstrated*) 16 קשר. אולם הוא מציין, "מהירות הרוח הצולבת המודגמת הינה מהירות של רכיב הרוח הצולבת שלגביה הודגמו למעשה שליטה נאותה של המטוס במהלך המראה ונחיתה במהלך מבחני הרישוי. הערך המוצג אינו נחשב כמגביל". טוב, ובכן טייס ניסוי היה מסוגל לנחות ולהמריא עם רוח צולבת ישירה של 16 קשרים. יופי לו. זה אינו נחשב "כמגביל" אולם כל דבר מעל הערך שהוצג מרים דגלון.¹ עד כמה נוח היה לי בשיטות רוח צולבת שלי? אין מאומה מה להוכיח אולם מצד שני לא רציתי לאכזב אף אחד ופג התוקף של הביקורת השנתית הגיח. עדיין הייתי על הגדר.

לבסוף, בדקתי את התחזית לזמן הצפוי לחזרתי מהרטפורד למחוז קולומביה. התחזית לאלבני (ALB), תחנת הדיווח הקרובה ביותר, צפתה רוחות מכיוון 290 בעוצמה של 15 קשר ומשבים עד 30. המסלולים במחוז קולומביה הם 03/21, כלומר לפחות 80 מעלות רוח צולבת. זה סגר את העניין; אני לא יוצא. (מאוחר יותר אה"צ, בערך בזמן שהייתי חוזר מהרטפורד, נכנסתי לאתר הגרפי של AWOS

¹ המונח מגיע מתחום היצור בתעשייה האמריקאית שבה בעת תקלה בקו הייצור, הפועל מרים דגלון אדום.



במחוז קולומביה (saiawos2.com/1B1/sai.html) במחשב שלי. התצוגה הראתה רוח צולבת ישירה של 15 קשרים עם משבים של 19 קשרים). התקשרתי ל - Lary Anglisano - Exx1 בכדי להודיע לו שעלינו לדחות את ההזדמנות שלו להניח ידיו על המטוס שלי. הוא לא היסס. "עשית את ההחלטה הנכונה", אמר. קבענו שוב למועד הביקורת השנתית שלי.

צלצלתי לחברי בעל ה - Citation והשארתי הודעה. דאגתי שהוא עלול לצאת לפני שיקבל את המסר שלי, וקיוויתי שהוא לא יחשוב שאשנה החלטתי לבטל את הטיסה.

הטלפון צלצל. "הי, טום. קבלתי את ההודעה שלך ו... אתה יודע, בהיבטי ברוחות ומיקום המסלולים, אני לא אוהב את הרוח הצולבת הזו יותר מדי. ראיתי בתחזית

משבים של 28 קשרים ורוח צולבת ישירה. מצחיק, אם לא היית אומר לי משהו לגבי הרוחות, סביר שמעולם לא הייתי מביט בהם והיינו באים ונוחתים ברוח הצולבת. הי, בוא נעשה זאת ביום אחר".

אחד הדברים המרגיעים לגבי מטוסים המערבים טייסים אחרים הינו שהם מבינים שישנם ימים בהם מוטב להישאר על הקרקע ולא להיגרר לתגרה עם אימא טבע. בכדי שנוכל לבצע החלטות יוצא/לא יוצא ללא לחץ מופרז, חשוב שנלמד נוסעים שאינם טייסים או אנשים הממתינים לבואנו, לא להיות מופתעים מאד - או מאוכזבים - אם ישנם ימים בהם כטייסים-מפקדים עלינו לבדוק נתונים או לעכב טיסה. ככלות הכול, אפילו חברות התעופה עושות כך.

אני יודע שטייסים המרוויחים את התמריצים שלהם במערב התיכון, בו רוחות צולבות הינן כלל ולא יוצא מהכלל, הרבה יותר מיומנים בהתמודדות עם רוחות משתנות. אולם התעסקות ברוחות צולבות, במיוחד עם הכנפיים הקלות החדשות של מטוסי תעופה ספורטיבית קלים, הינה יכולת חשובה שעל כולנו לפתח.

ישנן שתי שיטות בסיסיות לנחיתה ברוח צולבת. שיטת הצידוד (*crab*), כפי שמרמזת, צדדו לתוך הרוח וטוסו בגישה עם כנפיים מאוזנות. במהלך ההצפה לנחיתה, עליכם לבטל את זווית הצידוד כך שתיגעו עם המטוס מיושר עם המסלול. בשיטה זו אתם משנים באופן אידיאלי להחלקה כאשר הגלגל שלתוך הרוח נוגע במסלול. אם אתם נוגעים כאשר המטוס נסחף הצדה, יהיו עומסים צדיים על הצמיגים, גלגלים וכן הנסע. לא טוב.

השיטה השנייה - החלקה קדימה עם הכנף הנמוכה לתוך הרוח. משתמשים בהגה כיוון לכיוון הנגדי בכדי לשמור את המטוס מיושר עם המסלול. אתם שולטים בסחיפה עם המאזנות ובכיוון עם הגה הכיוון. אם מבוצע כראוי, המטוס ינחת על הגלגל שלתוך הרוח.

בשיטה הראשונה, שמירת הכנפיים מאוזנות במהלך הגישה נוחה יותר לנוסעים. אולם לשיטה השנייה יתרון בכך שלא צריך את העידון לביטול זווית הצידוד ברגע האחרון. כמו כן תלמדו מוקדם יותר במהלך גישת החלקה אם יש למטוס מספיק מרות שליטה להיות בעל יכולת אווירודינאמית לטיפול ברוח הצולבת.

בכל הנחיתות, חשוב להמשיך להטיס את המטוס אפילו לאחר שהוא על המסלול, ויותר מכך ברוח צולבת. האם אתם זוכרים את איור ההסעה המראה כיצד למקם את משטחי ההיגוי בכדי להתנגד לרוח? עליכם להכיר.

הגישה צריכה להיות מהירה יותר מהרגיל. כלל האצבע הינו להוסיף חצי מגורם המשב למהירות הגישה הרגילה. אם מהירות הרוח 10 קשרים ומשבים עד 20 קשרים, עליכם להוסיף חצי מעשר או 5 קשרים. בנוסף להוספת מעט מהירות, יסייע לא להשתמש במלוא המדפים המציגים משטח גדול

יותר, שהרוח מכה בו. בדרך כלל אורך המסלול אינו עניין עם רכיב רוח אף, כך שאפילו עם מהירות גישה גבוהה יותר תוכלו להשתמש במצב ביניים של המדפים וללא מלוא המדפים.

כמובן, אם הרוח הינה יותר מאשר אתם או המטוס שלכם יכולים – או רוצים - לטפל, זו לא טעות לשנות נתיב לשדה עם מסלול מיושר יותר עם הרוח. רק משום שטייסים אחרים הצליחו לנחות אינה סיבה לפעול כנגד האינסטינקטים שלכם, והתחושה האיומה בבטן שהדברים אינם בסדר, ולנסות לנחות. טוסו לשעשוע ביום אחר.

Thomas Turner, מדריך טיסה מוסמך בכיר המפרסם באינטרנט את "Flying Lessons" (thomaspturner.net), מציע צבירה הדרגתית של ניסיון ברוח צולבת בכדי ללמוד להיאבק ברוחות.

"שמרו על יכולת טיסה ברוחות צולבות על ידי חיפוש מכוון אחר תנאי רוח צולבת עולים בהדרגה", מציע טרנר. "ביום בו הרוח כמעט רוח מסלול בשדה הבית שלכם, טוסו לשדה קרוב עם רכיב רוח צולבת מעט חזק. זכרו שאתם תמיד יכולים ללכת סביב ולטוס לאן שהוא, יתכן והביתה, עם פחות רוח צולבת"

"לאחר כמה נחיתות והמראות שם, טוסו לשדה אחר עם רוח צולבת חזקה יותר. הוסיפו ככל האפשר לאימוני הרוח הצולבת שלכם רוחות צולבות חזקות יותר עד שתתחילו לחוש חוסר נוחות בגישה ולכו סביב. חשבו את רכיב הרוח הצולבת בשדה האחרון בו נחתם בנוחות, הורידו שניים עד שלושה קשרים מהרוח הצולבת הזו והתייחסו לכך כיכולת המרבית שלכם (טסתם בנוחות ברוח הצולבת הגבוהה רק לאחר אימונים ניכרים בבניית יכולת לרוח צולבת לנקודה זו). הפחיתו את היכולת המרבית שלכם בשני קשרים לכל חודש שאתם טסים ללא רוח צולבת משמעותית."

אם חלף זמן מאז שצחצחתם את שיטות הרוח הצולבת שלכם, אין סיבה מדוע לא להקדיש זמן עם מדריך להשיג חזרה את יכולתכם – והביטחון.

אולם, אפילו כאשר אתם חשים נוח ביכולותיכם ברוח צולבת, יתכן ועדיין יהיו זמנים שבהם לא יהיה הגיוני להתעמת עם האתגר. אף אחד, לפחות לא אף אחד שנחשב, לא יפחית בערככם עקב פניה לשדה מתאים יותר, או עקב העדפתכם להישאר על הקרקע ולעשות זאת ביום אחר.