

## ללכת סביב

הוצג על ידי **Bob Martens**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך:  
**PILOT WORKSHOPS.COM – Tip of the Week** מתאריך 17 מרץ 2011.

*הערת המתרגם: ושוב עוד כמה מילים בנושא בסיסי – הליכה סביב. לדעתי המאמר מחדד כמה דברים שאיננו עסוקים בהם במהלך הטיסות השגרתיות שלנו. לקרוא ולהטמיע.*

המראיין (Mark): אנחנו הולכים לדון בנושא הליכה סביב. וזהו נושא כה בסיסי, כה יסודי. מדוע עלינו להוסיף מיקוד נוסף בנושא של הליכה סביב?



המומחה (Bob): מארק, תמיד הייתי חסיד גדול של הליכה סביב. אני מתייחס אליו כאל התרגיל שהכי פחות בשימוש בתעופה! חשוב על כך. מתי בפעם האחרונה ביצעת הליכה סביב מבלי שנדרשת לכך? מתערב שזה היה מזמן!

עכשיו, חשוב כמה מנחיתותינו האיזומות יכולות היו להימנע לו היינו מתרגלים שיפוט טוב לביצוע הליכה סביב.

כאשר חקרתי את מסד הנתונים של ה-NTSB בכדי לבחון תאונות כתוצאה מהליכה סביב, היו למעלה מ-1300 תאונות הליכה סביב במסד הנתונים! זה המון תאונות. ברור שיש לנו קצת עבודה לעשות בתחום זה.

המראיין (Mark): מדוע יש לנו כל כך הרבה תאונות הליכה סביב, בוב.

המומחה (Bob): בעוד שההליכה סביב ודאי אינה תרגיל קשה במהותו, העובדה שהיא במרבית המקרים מסתיימת בקרבת הקרקע, חודרת לתוך שולי הטעות שלנו. הוסף לכך את העובדה שהטייס חוזה כנראה לפחות כמה רמות של מתח הקשורות לסיבה להליכה סביב, ואנחנו מתחילים להבין את הבעיה.

עתה, הכנס את הגורם שהטייס קרוב לוודאי לא ביצע תרגיל זה במהלך החודשים האחרונים, ואנחנו מתבוננים בבעיה חמורה מאוד. איך אתה יכול לצפות להיות טוב במשהו שאינך מתאמן בו בקביעות? בפשטות, אינך יכול.

האתגר של הליכות סביב הינו שהן צריכות להתבצע בצורה אינסטינקטיבית, ללא היסוס, עם דיוק טייסים רבים מדי אינם מוכנים לאתגר זה!

המראיין (Mark): בוב, מדוע טייסים אלו כושלים בשילוב הליכות סביב במשטר האימונים שלהם?

המומחה (Bob): ובכן מארק, ראשית, ובראש וראשונה, למעט טייסים יש משטר אימונים. אני מאתגר את כל הטייסים להביט ביומן הטיסות שלהם ולאמת עד כמה מעט זמן אנחנו משקיעים בהדרכה. על כולנו לחזור ליסודות, לעבוד קשה על המראות ונחיתות, לצאת לאזור אימונים לתרגולי הזדקרויות, פניות חדות וטיסה איטית, ולתרגל תהליכי חירום. אימון הליכה סביב חייב להיות משולב בהדרכה זו.

בכל פעם שאנחנו מוצאים עצמנו לא מתואמים עם המטוס שלנו, עלינו ללכת סביב ולהתארגן פעמים רבות מדי אנחנו מוצאים עצמנו רודפים כמטורפים אחרי המטוס שלנו, מקווים להתארגן ועושים את כל התיקונים לפני שהמטוס נוחת. זוהי דרך טפשית לטוס. טיסה היא כמו משחק שח. עלינו תמיד להתבונן מספר צעדים קדימה, לא לשחק מאחור.



ההליכה סביב הינה הכלי שלנו בדיוק לשם כך. טייסים רבים מדי תופסים את ההליכה סביב כתהליך שלילי לאחר טעות. זה לא נכון! ההליכה סביב מדגימה שיפוט מצוין ואין לה היבט שלילי! על ידי תרגול שלה ושילובה בטיסה שלנו, נהיה טובים בהליכות סביב ולא נהסס לבצע אחת בכל זמן.



**המראיין (Mark):** האם יש תהליך הליכה סביב סטנדרטי הישים לכל מטוס?

**המומחה (Bob):** בהחלט. כפי שקבענו קודם, ההליכה סביב אינה תהליך קשה מיסודו. הטייס חייב תמיד להתייחס לספר הטייס לפרטים יחודיים, אולם כוח, עלרוד ותצורה הינם השלושה העיקריים. לפי סדר זה!

קידום עדין של המצערת למצערת מלאה הינו הצעד הראשון. דחיקה מהירה קדימה יכולה לייצר רעש בלתי נעים מאד ותוצאות שליליות מאד.

יצירת מצב עלרוד חיובי יספק הפרדה מהקרקע, אולם עלרוד יתר במהירות נמוכה יכול לגרום להזדקרות, ועלרוד חסר יכול ליצור בעיות התנגשות. אנחנו נמשיך לפתח את בעיות ההליכה סביב בעוד רגע.

עם מדפים מלאים בפרט, אולם כאשר הכוח והעלרוד מיוצבים, יש למקם את המדפים בזהירות במצב המראה, אולם לא מכונסים לחלוטין. העלאת מלא המדפים בבת אחת בהליכה סביב אסורה ותגרום כנראה למגע עם הקרקע. כאשר מיוצבים בצורה בטוחה במצב טיפוס והמדפים ממוקמים במצב המראה, אפשר להרים כני נסע (אם ישים).

פינוי המסלול על מנת להימנע ממה שהיה שם הינו רעיון טוב – יש לבחור את הצד המתאים בכדי לשמור את העצם המפריע בתחום הראייה כפי ששידרש.

דיבור ברדיו הינו הנושא הכי פחות חשוב בהליכה סביב ולא החשוב ביותר. אין צורך להיחפז לדבר ברדיו. שליטה במטוס הינה מעל הכל!

כמובן, כל טייס חייב לשלוט בתהליכים הדרושים במטוס שלו, אולם כוח, עלרוד ותצורה עובדים בכל המצבים.

**המראיין (Mark):** בוב, אתה מתייחס לתחום הבעייתי בהליכות סביב. מהן הטעויות האופייניות?

**המומחה (Bob):** ובכן מארק, התייחסנו כבר לכמה, אולם הבעייה הגדולה ביותר הינה משיכת הזמן. קחו יוזמה. שיפוט טוב מחייב אותנו לזהות כאשר אנחנו מפגרים ולנקוט בפעולה חיובית. זכרו, ביצוע הליכה סביב הינה תמרון חיובי, לא פעולה שלילית!

טייסים רבים נמנעים מעלרוד המטוס למצב נסיקה חיובי. זכרו, אנחנו רוצים באמת לייצר הפרדה בינינו והקרקע. הטיסו את המטוס בבטיחות הרחק מהקרקע כאשר המהירות מאפשרת.