

ללמוד מטעויות

נכתב על ידי **Bo Henriksson**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **AVweb** מתאריך 16.6.08.
(מאמר זה הופיע במקור ב – IFR Refresher, יולי 2007)

הערת המתרגם: עוד מאמר העוסק בשגרה מבלי לראות כל טיסה כעומדת בפני עצמה ומחייבת את כל תשומת הלב לתכנונה. הפרטים או הטיסות המתוארות למטה אינם חשובים במיוחד. חשובה הגישה שלפני הטיסה, קבלת מציאות שגרתית תחילה והניתנת לשינוי בהמשך, מבלי לבדוק את המשמעויות, מביאה אותנו לפינות שמהן נדרש טייס מיומן לצאת. המסקנה האישית שלי – כל טיסה הינה חריגה וכך יש להתייחס אליה.

במהלך למעלה מ – 8,000 שעות ו – 20 שנות טיסה, היו לי, כמו למרביתנו, מספר רב של הזדמנויות להפחיד את עצמי ולהשתומם על חוסר היכולת שלי.

טיסה, ובמיוחד טיסת מכשירים, הינה כזה מאמץ מסובך, שבאם ניתן מספיק זמן, זה בלתי נמנע שכולנו עושים משהו ש ... נו ... לא כל כך מבריק. זהו תהליך בלתי נמנע, ואחד המכה אפילו בטובים שבנו.

התמורה הינה שכל הרפתקה כושלת יכולה לשמש כלקח לטייס הבא. למדתי יותר לגבי הישגות בחיים מפגישות החבר'ה מאשר מכל דבר שקראתי בספר הדרכת טיסה. לפיכך, לוותיקים שאהבו לטוות סיפורים, אני אסיר תודה לתמיד.

כיוון שאנחנו עשויים ללמוד מטעויות זה של זה, החלטתי להעלות מספר מההרפתקאות הכושלות האישיות שלי. הדבר התרחש כאשר הייתי בטיסות מטען במטוסי בוכנה קלים. יתכן ואתם הייתם כבר במצבים דומים. אם לא, תקוותי שתזהו אותם כאשר הם מתרחשים, ותיקחו כיוון פעולה טוב יותר. אני למדתי מלקחים אלו. יתכן וגם אתם.

יום על החוף

אני מוצב להטיס צ'יטה באחד מהנתיבים החביבים עלי, אשר ייקח אותי מ – Raleigh, N.C. אל Wilmington והחוף של צפון קרוליינה, ובחזרה ל – Raleigh, משם בהמשך ל – Roanoke, Va. לפני חזרה ל – Raleigh לסיום היום. הבוקר מביא עימו הבטחה ליום קיצי נהדר, המאושר על ידי התחזית שקיבלתי מהמתדרך בתחנת שירות הטיסה של Raleigh.

הסיבה שאני מחבב מסע זה הינה שיש כאן המתנה ארוכה ב – Wilmington. למרבה המזל, החברה השאירה מכונית ישנה לשימושנו, וביליתי את זמן השקיעה על החוף לעבוד על השיזוף שלי. ב – KRDU היה סיבוב מהיר, שם פרקתי את השקים לפני שהמשכתי ל – Roanoke. חישוב מהיר מגלה שיש לי מספיק דלק למסע לשם, בתוספת הרזרבה ל – IFR. שום דאגה.

אולם חצי שעה מאוחר יותר, הזעתי באמת. ה – ATIS של Roanoke מורה על המינימה של LDA לגישה למסלול 06, הנמוכה ביותר הזמינה. איכשהו נוצר ערפל בעמקים והוא אינו מקומי: ב – Lynchburg, 40 מייל מזרחה, אותם התנאים. לו, מכל מקום, יש ILS עם מינימות נמוכות. כעת אני עומד בפני דילמה. כיוון שהתחזית של Roanoke, שקבלתי מוקדם יותר באותו היום, הגדיר מזג אוויר טוב, לא תכננתי שדה חלופי. אני יכול להגיע ל – Roanoke ולהמתין באוויר 45 דקות, אולם אז לא יהיה לי מספיק דלק להמשיך לשדה חלופי. לרגע שיחקתי עם הרעיון לטוס ישירות ל – Lynchburg, אולם

Roanoke קרוב יותר, כך שבחרתי להמשיך לשם. אם אחטיא את Roanoke, אפנה מיד לכיוון Lynchburg ואנחת שם.

הבקר אפשר לי לבצע פניית פרסה אל הלוקלייזר. לפחות השקיעה בגבי כך שלא אבהה לתוכה בעת הגישה. האטתי את הציטה יותר מאשר אני עושה כרגיל והזכרתי לעצמי להסתכל שמאלה בגובה ההחלטה (DH) בכדי למצוא את מסלול הנחיתה. אולם במינימות, אין לי מזל. טיפסתי והודעתי למגדל על ההחטאה. לפתע, יש רווח בעננים ואני רואה שאני בדיוק מעל המסלול. קיבלתי אישור נחיתה חדש והחלקתי את המטוס בכדי להגיע מטה, בהשתמשי בכל אינטש של הרצפה. האוויר הלח היה מרענן והסעתי באיטיות לעבר ה - FBO.

מסקנה: כשלתי להשיג עדכון לגבי מזג האוויר ב - Roanoke, בהנחה שהיה עדיין בסדר, כיוון שה - TAF הצביע על כך קודם לכן. כמטאורולוג בעבר של חיל האוויר, אני, מכל האנשים, צריך להיות בעל התבונה להבין עד כמה קפדן יכול להיות מזג האוויר בהרים.

ראיתי זאת אצלי ואצל אחרים מאז, במיוחד אצל טייסים המטיסים מטוסים איטיים שאינם מכסים מרחק גדול בכל מקטע. לאחר שעתיים של שמש על החוף, מוחי היה מתוכנת באופן בלתי מודע לקבל כעובדה שזה ימשך לשארית היום והטיסה.

כמו כן שיניתי את רזרבות הדלק שלי, בהביני שאלו המוכתבים על ידי ה - FAA הינם באמת מינימום. איני מתכנן יותר לעולם לנחות עם פחות משעה דלק במיכלים, ללא קשר לנסיבות. מזג אוויר גרוע מחייב יותר שיטוט וזה גרם נפלאות לאולקוס שלי.

מספר שגוי

זהו מסע אחר שהחל בצורה נינוחה למדי. אספתי את ה - ATIS של Raleigh והבחנתי שהלחץ השתנה מעט מאז שהמטוס - במקרה זה, ברוך - טס לאחרונה ביום הקודם. בקושי הייתי צריך לסובב את כפתור הלחץ במד הגובה בכדי לקבוע את הלחץ. בדיוק לפני טיסה הסתיימו, נחפזתי לדרכי לכיוון החוף.

לברון הזה הותקנו מנועים חדשים והעוצמה הורגשה בהמראה. גובה ההתיישרות התקני של 2,000 רגל התקרבו מהר יותר מהרגיל. בבדיקה עם בקרת העזיבה הורשתי לטפס ל - 4,000 רגל, עם תוספת הנחייה להמשיך בנתיב בחליפת גובה 3,000 רגל. בעודי חוזר על ההנחיות, שמת לי לב שאני כמעט בגובה 3,000 רגל והתחלתי לבצע את הפנייה. ובכן, הם אף פעם לא עושים זאת. הייתי לקראת חצייה של הגישה הסופית למסלול הצולב.

ואז זה מכה בי! הבקרה נותנת את הגובה הברומטרי למישהו אחר לפני שאני יכול לבקש, אולם אני מבין שאני באינטש אחד פחות. מד הגובה שלי עומד על 30.50 אינטשים ולא 29.50 אינטשים שה - ATIS קבע. אני נמוך ב - 1,000 רגל ממה שמד הגובה מראה. אני רועד מכעס על עצמי והיום הרוס לחלוטין. כמובן, היה גשום בחוף.

מסקנה: הלחץ נפל בכמעט אינטש אחד בדיוק מאז המטוס הוטס בלילה הקודם, אולם אני כיוונתי רק את שתי הספרות האחרונות של ה - ATIS, מבלי לתפוס שמחוג האלפים גובה ב - 1,000 רגל. זו הייתה כמובן התנהגות מאד רשלנית מצדי. לו הייתי רושם את ה - ATIS, כמו שנדרש, הייתי תופס את אי ההתאמה.

ברמה עמוקה יותר, זהו מצב בו אתה מאפשר למוחך לשוטט בהתחלה של שגרת טיסה פשוטה מאד. זהו גם עניין של "לראות מה שאתה רוצה לראות". לקח נוסף שנלמד הוא משהו שהבנתי אותו יותר ויותר במהלך השנים: אם יש לך תחושת בטן שמהו לא בסדר, כנראה שהוא אכן לא בסדר.

רוח ומים

מזג האוויר בחוף איום, וסיימתי בהמתנה מעל שדה התעופה על מנת שסופת הברקים תחלוף. זה לא נראה כל כך גרוע בראייה, והטלטולים די מתונים; אולם בהתאם ל – AWOS, הרוחות מכסות את כל המקום והראות מתחת למינימום. לאחר זמן מה, הסופה התרחקה מספיק בכדאי שהתנאים יעלו מעל המגבלות החוקיות ואני יירטתי את הגישה למסלול 17 עם הקפה למסלול 05. שברתי החוצה בנקודת החטאת הגישה (MAP) והמשכתי להקפה הדוקה בברד ובגשם, חש הקלה בגישה הסופית שעשיתי זאת.

ובכן, זה לא נגמר עד שהגברת השמנה מפסיקה לקרקר. עם מהירות גישה גבוהה מהרגיל עקב משבי רוח צולבים, נגעתי מספר מאות רגל רחוק יותר מהרגיל, כשבנקודה זו המטוס צף והחל לשנות כיוון לתוך הרוח. הטיית הגה מלאה ישרה אותו שוב אולם אין פעולת עצירה. בעוד קצה המסלול הקצר יחסית מתקרב במהירות, אני חושב להרף עין לנסות להגות את הברון לדשא לצורך עצירה רכה יותר. ואז לפתע הצמיגים החלות להיאחז במסלול והגעתי לעצירה לא יציבה, בהשתמשי בכל המסלול.

מסקנה: התרכזתי בבעיות יירוט גישה קשה והדחקתי את הצפייה למצב נחיתה קשה. עם סופת ברקים שרק התרחקה מהשדה, היה עלי לדעת שתהייה הצטברות מים משמעותית על המסלול, שתיצור את אפשרות הציפה בסבירות גבוהה.

הצטברות קרח ואין לאן ללכת

יש תחזית הקרחה המדווחת לטיסה עד Richmond, כך שהפייר לאנס הרגיל מוחלף בפייר סנקה המאושר לתנאי התקרחות. כיוון שאני מדריך בסנקה, והטייס הרגיל – נקרא לו הומר – מתוכנן להסבה לדו-מנועי, הרגשתי שזו תהייה טיסת הדרכה טובה.

בעודנו מסיעים, יורד שלג כבד והומר מאיץ במצערות בכדי לשמור אותנו בתנועה. מייד הבנתי שהוא מסיע בעזרת הבלמים, תת ההכרה שלו מראה חוסר נחת עם המצב. גרירת מעצורים תמיד רעה, במיוחד בחורף.

אספנו כמות נכבדה של קרח בטיפוס, מרביתו מושל בעיתו כמו שפורסם, למרות שהמהירות התמקמה ב – 15 קשר מתחת לרגיל. גם המנועים מתחממים, כך שמדפי החיפוי נשארים פתוחים והדילול פחות מהאופטימום. עכשיו הפציע בי שאנחנו בסנקה עם טווח קצר. המממם. "זוהי טיסה בת שעה בלבד, בכל זאת", אומר צד אחד של מוחי. "אתה בטוח?" שואל הצד השני.

כשאני שואל את הומר מה הגיש כשדה חלופי, הוא אומר לי Charlotte. "הכול מסביב כאן די גרוע", הוא אומר. אני לא צריך אפילו לשאול אותו איך הגיע לזה. לוקח שעה עד ל – Richmond, שעתיים ל – Charlotte, בתוספת 45 דקות רזרבה. זה יכול להצליח ביום טוב, אולם היום אינו יום טוב. חוקי זה כן, בטוח לא.

מוחי יצא עכשיו בהחלט ממצב סרק. יעצתי להומר שעלינו לבדוק את מזג האוויר במקומות שונים בכדי שיהיה לנו מוצא אם נזדקק לו. התחילו הרבה קיפולי/פתיחות

תרשימים ודפדוף בדפיות, שאישרו את החשד המתגנב שלי שהדברים מתדרדרים במהירות. לא רק ש - Richmond מדווחים RVR של 1,600 רגל בממטרי שלג כבד, כל השדות מסביבו אינם מבטיחים בצורה דומה.

ניתנו לנו מספר כיוונים ארוכים בעודנו אוספים יותר קרח, ואנחנו עתה יותר משעה וחצי בתוך הטיסה. כשהגענו ללוקלייזר, הומר לא הצליח להתייצב עליו במלואו והחטאנו. חזרנו לניסיון שני ואני חושב לעצמי שאם הוא דופק את זה שוב, אני אקח את ההגאים. אנחנו באמת חייבים לרדת עכשיו. עתה קבלו את פנינו דגלונים אדומים ומבריקים ואני מנחש שאנטנת הלוקלייזר קפואה. נהדר. שוב החטאנו.

הומר נסער מאד וגם אני לא שמח בעצמי. טיסה בת שעה הפכה לטיסה בת שעתיים, מרביתה עם זרימת דלק גבוהה מהרגיל. החלטה לגבי סטייה לאן שהוא חייבת להתבצע עכשיו ... השאלה לאן? כיוון ששום דבר בקרבנו אינו קרוב איך שהוא למזג אוויר שאינו דורש ILS, החלטתי לדבוק ב - Richmond. אני מתדרך את הומר שאנחנו נטוס בנתיב GPS מדויק למסלול אל מינימות הלוקלייזר ונקווה שה - ILS יחזור בנקודה זו, דבר שקורה כמייל מסף המסלול. או שמעט קרח יימס מהאנטנה, או שהאות יתחזק מספיק, או שניהם.

אנחנו מסיעים באיטיות ל - FBO. "טיפלנו בזה די טוב!" אומר עכשיו הומר החצוף מאד. הלכתי משם בגועל.

מסקנה: זו הייתה הטעות הקלאסית ביותר של שני טייסים מנוסים (הומר היה טייס חברת תעופה לשעבר) הטסים ביחד, שניהם מניחים שהשני יודע מה הוא עושה.

מזג האוויר יכול להיות גרוע יותר מהתחזית ודברים בלתי שגרתיים מתרחשים, אולם זה תפקיד מפקד המטוס (PIC) לתכנן בהתאם, וכשנדרש לחלוטין, לאלתר. הדבר דורש ידע אינטימי של מזג האוויר ומגבלות הציוד שלכם - מה הוא יכול לעשות, וחשוב יותר, מה לא.