

רוחות קרקעיות יכולות להטעות

נכתב על ידי **Mark Phelps**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **Flying Magazine**.

הערת המתרגם: לאלה המגיעים לנחיתה בהרצליה על מסלול 11, שורת העצים המקדמת את פניהם קצת מדאיגה. כולנו חוששים מגזירות רוח באזור זה בהמראה או נחיתה. כמה מילים בנושא.

לפני מספר שבועות ישבתי במכונית ליד קצהו הצפוני של שדה Teterboro בניו ג'רסי, מאזין לתדר המגדל. מספר טייסים בגישת ILS למסלול 19 ביקשו נתוני רוח, ותשובת המגדל הייתה עקבית – כיוון 240 שבעה קשרים. לא משהו מיוחד, נכון? אולם מבט במטוסי הנוסעים החולפים למעלה בערך בגובה של 3,000 רגל, בגישה הסופית למסלול 22 בניוארק, נתן רמז לסיבה מדוע הייתה דאגה רבה כל כך ביחס לרוחות הקרקעיות. החברה הגדולים צודדו במה שנראה לי כמו זווית של 15 עד 20 מעלות לימין הנתיב המעשי שלהם. יתכן ויותר. אזי הקשתי על הגרמין 396 שלי בכדי לבדוק רוחות בגובה. כצפוי, אפילו בגובה של 3,000 רגל, הרוח החורפית המוקדמת נשבה מצפון מערב ביותר מאשר 50 קשר. עם תנאים כמעט רגועים על הקרקע, זה נראה כמו מתכון לגזירת רוח משמעותית. אבל מוזר, הפעם, אף אחד ב-Teterboro לא דיווח על התרגשות בגישה הסופית.

אין זה נדיר ב-Teterboro לשמוע את הפקח שואל כל מטוס שלישי בערך המגיע האם הם חוו גזירת רוח בגישה הסופית. תוספת או הפסד מהירות המדווח מוכרז אז לכל טיסה מגיעה: "15 עד 20 קשר אובדן מהירות דווח על ידי כל סוגי המטוסים ב-1,200 רגל". כאשר שאלתי טייס מטוס סילון Falcon החונה ב-Teterboro למה הוא מצפה בזמן זה של השנה כאשר תנאי הרוח משתנים למצב קיצוני זה, הוא אמר, "עליך להיות באמת מודאג מגזירות רוח".

אולם לפעמים הקטנת וקטור הרוח אינה פתאומית; במידת מה זוהי נפילה חדה וקבועה כל הדרך למטה. פעם טסתי במושב אמצעי של דורניר 328 בגישה הסופית לניוארק, כאשר הרוח נשבה במהירות 50 קשר או יותר ב-3,000 רגל, אולם הייתה למעשה רגועה על הקרקע. הטייס הזיע במהלך הגישה, ונדרש מלוא הריכוז בכדי לשלוט בשינוי הכיוון, הגה כיוון מהירות וכוח בקביעות כשרכיב הרוח הצולבת קטן בהתמדה כל הדרך בצלע הסופית.

חוויה זו גם מזכירה לי את ההדרכה המוקדמת שלי בגרומן בשדה TewMac במסצ'וסטס. במסלול העיקרי שלו 03-21 באורך 2,600 רגל הייתה שורה של עצי אורן גבוהים, שהגנה על שני שלישי הצפוניים של המסלול מהרוח הצפון מערבית ששררה שם – שהייתה חזקה במיוחד בחורף. בנחיתה על מסלול 03, נדרש צידוד משמעותי לשמאל כל מהלך הגישה הסופית בכדי לפצות על הרוח הצולבת החזקה – שיכולה הייתה אז להיעלם למעשה בדיוק בזמן הנדרש להצפה לנחיתה. זה, בנוסף למסלול הצר של TewMac הידוע לשמצה, קידם את הבאים, במיוחד בתנאי הקרחה. אפילו במטוסים בעלי גלגל אף, למדנו די מוקדם לשם מה נועד הגה הכיוון.

לפיכך, כאשר מזג האוויר במטוס מראה רוחות חזקות בגובה, אולם המגדל או ה-ATIS¹ מדווחים על תנאים רגועים על פני הקרקע, היו מוכנים לנפילה חדה היכן שהוא באמצע. זה יכול להגיע בבת אחת בצורת גזירת רוח חזקה, או יכול לקטון בהתמדה כל הדרך למטה. בכל מצב, זה זמן טוב להיות דרוך.

¹ שידור רדיו מוקלט למטוסים המגיעים לנחיתה כאשר לתנאי מזג האוויר והמסלול בשימוש *Automatic Terminal Information Service*.