

ללמוד שיפוט טוב

תורגם על ידי איציק מה-יפית, מתוך AvStop.Com (ינואר 2011)

הערת המתרגם: עוד כמה מילים שסייעו לנו לשפר את תכונות הטיסה שלנו. לא יזיק להטמיע את הטיפים שלמטה.

מתוך כל המצגות של FAA שפותחו עד כה לתמיכה בתוכנית מניעת תאונות של ה-FAA, הנוכחית, יותר מכל אחת אחרת, מגלמת את עיקר הקושי של הטיסה, את אתגר הטיסה, שהוא השימוש בשיפוט טוב.



יתרון הטייס בשיפוט הינו היכולת לבצע החלטה "מיידית" המבטיחה את האפשרות הבטוחה ביותר להמשך הטיסה. שיפוט הינו סדרה של הערכות שאתם מבצעים, במשך דקות, שעות, או אפילו ימים, המרחיקות אתכם מסכנה.

שיפוט טוב מבטיח את ההיבטים החיוביים של הטיסה, החופש לגשת למטוסכם, לצאת לטוס ולחזור לקרקע בבטיחות. שיפוט טוב הינו מרכיב מופשט של הטיסה המגביר בטיחות. שיפוט טוב יכול להיות קצה מציל חיים בתוך מצב בלתי צפוי. טיסה בתעופה הכללית הינה אופן בטוח לתחבורה, אולם עם שיפוט טוב, היא יכולה להיות בטוחה יותר.

באמצעות חינוך וניסיון, טייסים והעתידיים להיות טייסים, יכולים ללמוד שיפוט טוב בצורה מעמיקה כמו שהם לומדים את היסודות והטכניקה לטיסה טובה. למעשה, לימוד שיפוט טוב הינו חלק חשוב של הטיסה כמו לימוד ביצוע המראות ונחיתות טובות. מה שזה דורש הינו יכולת להטמיע מצרך יקר ערך זה, המכונה "ניסיון", ואזי לתרגם זאת לתוך שיפוט טוב.

תהליך למידה זה מתחיל בהדרכת מדריך מוסמך או בית ספר לטיסה בעל תוכנית לימוד מאושרת. אין כל רע ללמוד על הטיסה ממכר או חבר הטסים, אולם חפשו את ההדרכה הפורמאלית שלכם ממדריך מוסמך המאומן בהדרכת טיסה. קשה לשבור הרגלים רעים. המדריך הינו המפתח לטיסה בטוחה. הן באם אתם לוקחים קורס רענון או אם נבחנים על מטוס חדש, יתכן ומורכב יותר, יצרן או דגם אחר, או שיש לכם שאלה בסיסית בלבד, חפשו את הדרכתו של מדריך מוסמך.

הדרך הטובה ביותר ללמוד שיפוט טוב הינה באמצעות הטיסה. אינכם חייבים לטוס כל יום על מנת להיות חדים, אולם עליכם לטוס ולהתאמן לעתים מזומנות. אימון יוצר טייסים טובים יותר. מה שנדרש הינו, להיחשף לטיסה בנתחים קטנים הניתנים לעיכול, ולהעריך בצורה יעילה ניסיון זה. כך מתפתח השיפוט.

באופן אירוני, אנחנו בודקים את המטוס לפני טיסה בצורה זהירה וקפדנית, אולם לעתים קרובות כושלים לבדוק את עצמנו, אפילו בצורה שטחית. לעתים קרובות מדי אנחנו שוכחים שאדם הינו החוליה החלשה בממשק "אדם-מכונה". טיסה עם אחרים יכולה להציע שוליים נוספים של בטיחות על ידי מתן יתירות ו"גיבוי" במקרה שצריכים זאת.

שבע דרכים לפיתוח והגברת שיפוט הטיסה שלכם

- למדו את טכניקת הטיסה הנכונה כבר בפעם הראשונה.
- קבלו הדרכה במטוס חדש ממדריך כשיר.
- שמרו את הידע שלכם עדכני על ידי לימוד, תחזקו את כישורי הטיסה שלכם על ידי אימון. ראו את רישיון הטייס שלכם כ"רישיון ללמוד" עוד.
- למדו נושאים חדשים כגון טיסות במזג אוויר וטיסות לילה, בהדרגה.
- הזמינו חבר טייס או סתם חבר ללוות אתכם בטיסה, רבים הסיכויים ששניכם תלמדו משהו.

- למדו מניסיונם של אחרים גם הטוב וגם הרע. אין צורך לשכפל טעויות.
- השתתפו במפגשי בטיחות ככל שביכולתכם.

טייסים: יש לכם זכויות יתר (prerogatives)....

מהן זכויות היתר של טייס? על פי מילון וובסטר, זכויות יתר הינן "זכויות בלעדיות או מיוחדות, הכוח או הזכות השייכת לאדם, קבוצה או כיתה של בודדים".

תחנות שירות טיסה

- בקרו בכל תחנת שירות טיסה וקבלו תדרוך מזג אוויר. עליו להיות:
 - מושלם
 - ברור
 - תמציתי
- אולם אתם חייבים לבקש את המידע הנדרש.
- אם אתם מתקשרים, ידעו את המתדרך:
 - האם אתם מתכננים לטוס VFR או IFR.
 - נתיב הטיסה שלכם.
 - סוג המטוס שלכם.
 - אות הקריאה שלכם.
 - זמן העזיבה שלכם
 - השתמשו במתכנן הטיסה שלכם¹

לפני ההסעה

- האזינו ל – ATIS ורשמו את המידע המוקלט. כאשר ניתן, בקשו מרשה IFR (ליוצאים לטיסת מכשירים) לפני התנעת המנוע.
- אם יש לכם ספקות כלשהן לגבי פרטים במרשה שלכם, בקשו אישור או מידע נוסף, זה חלק מזכות היתר שלכם!
- אם אינכם רוצים המראה מהצטלבות מסלולים, בקשו מהמגדל שימוש במלא המסלול²
- היו ערים למערבולות קצה כנף... הן עשויות להיות מאד מסוכנות!
- אם הרוח הצולבת הינה יותר מאשר אתם חושבים שתוכלו לטפל בה, אזי השתמשו במסלול אחר או המתינו עד אשר הרוח שוככת או משתנה.

בנתיב

- השתמשו בטרנספונדר שלכם הן בטיסת VFR והן ב – IFR.
- כשמתאפשר, הימנעו מנתיבים הלוקחים אתכם מעבר למרחק הגלישה הטוב ביותר של מטוסכם ללא מנוע אל הקרקע או לאזור נחיתה מתאים.
- דווחו על כל תנאי מזג אוויר בלתי צפויים.
- קבלו דיווח מזג אוויר עדכני לנתיב שלכם, ואם אינכם אוהבים את מה ששמעתם או ראיתם במו עיניכם – **נחתו!**

הנמכה

- האזינו ל – ATIS כ – 30 מייל מהיעד שלכם.
- צרו קשר עם בקרת הגישה ודווחו על:
 - סוג המטוס ואות הקריאה.
 - מיקומכם.
 - גובה.
 - כוונות
 - שברשותכם מידע ATIS.

¹ ניתן להוריד מהאינטרנט, בדרך כלל בתשלום.

² כמובן שמדובר במסלולים בארה"ב שם ניתן להמריא מצומת מסלולים עקב אורכם של המסלולים.

- אם בקרת הגישה מפנה אתכם לכיוון מזג אוויר רע או הרים, בקשו הכוונה אחרת – זו זכות היתר שלכם!
- תכננו את ההנמכה בנתיב למיטבית על מנת לאפשר לכם לראות מטוסים אחרים ולהימנע מקירור יתר של המנוע.
- בנחיתה, כמו בהמראה, אם אינכם מרוצים מרוח הצד, בקשו מסלול אחר או נחתו בשדה אחר.
- שמרו הפרדה מתאימה בין המטוס שלכם ומטוסים גדולים וכבדים, בכדי להימנע ממערבולות קצה כנף.

בקיזור, כולנו צריכים לעבוד על שיפור השיפוט שלנו כיוון שמשפוט טוב באה היכולת לקבל החלטות טובות, ולתרגל את זכויותינו כטייסים מפקדים. שיפוט טוב הינו גורם רב ערך המושג בהדרכה מתאימה, טיסה מקצועית תכליתית ודרך הניסיון. טיסה אינה תרגיל שטחי; על מנת לבצע זאת כיאות נדרש זמן, מאמץ, משמעת, כסף, ומעל הכול, כישורי דיוק, הן נפשיים והן גופניים. אולם, אתגר הטיסה מבא את הגמול שלו, דרך מימוש חלומות ודרך החופש להגיע לכל מקום שתחפצו בו, וכאשר תחפצו, ובבטחה.

- זכרו, **אתם** הטייסים המפקדים.
- הבקרים נמצאים שם בכדי לסייע לכם, אולם זו התקשרות דו-כיוונית.
- השתמשו בזכויות היתר שלכם כטייסים!