

שינוי יעד באמצע הטיסה

מאת: מאת טום בונסון - Flying magazine April 2004

תרגום ועריכה: שכטר שמעון-ועדת הבטיחות

רוברט גוייר היה בטיסה בחזרה מ Syracuse כשהבקר פנה אליו "תן לי לספר לך על מצבך", הוא הציע. אבל לרוברט כבר היה רעיון טוב. הוא הביט קדימה וידע שיש מזג אוויר סוער בדרכו חזרה ל Westchester Country Airport . הבקרה יידעה אותו שהדברים נסגרים. הבקר אמר לו שהכל מדרום לאלבני הוא מתחת לתנאי טיסת ראייה, הוא היה צריך ללכת הרחק מערבה ל Wilkes-Barre, Pennsylvania. רוברט בחר לקצר את הטיסה שלו. הוא ביצע גישת ILS לאלבני, השאיר את מטוסו שם, שכר מכונית ונסע לביתו. התרשמתי מהחלטתו שלא הושפעה מגבורה או מדאגה לגבריותו.

ההחלטה לא לסיים את הטיסה היא אף פעם לא החלטה קלה ואם סטטיסטיקת תאונות היא אינדיקציה, אז ההחלטה להמשיך קדימה, אפילו במחיר של אי-ראיית העובדות, גורמת דברים רעים לאנשים טובים.

לעיתים קרובות אנו קוראים דו"חות על תאונות של טייסים במטוסים תקינים, שבמכליהם רזרבת דלק מדולדלת, המחליטים להמשיך קדימה. בקביעות הם טסים מעל שדות פתוחים ומזמיני אורחים ונוחתים נחיתת אונס לפני שדה היעד שלהם. או לעיתים קרובות יותר אנו שומעים דיווחים על טייסים שהנמיכו אל מתחת למינימום בשעת הגישה וגמרו שהם חורשים תלם מחוץ למסלול. ובד"כ זה לא קורה בגישה הראשונה, אלה בניסיון השלישי או הרביעי. מה הם אומרים? (אם הם יכולים להגיד) הם עושים את אותו התהליך שוב ושוב בתקווה שהמצב ישתנה.

ואז יש את הטייסים ללא הגדר מכשירים, הממשיכים לתנאים מטאורולוגיים לא מתאימים. כולנו למדנו לעשות 180 ללא אופק חיצוני באימוני הטיסה לרשיון הפרטי. אז, לפחות בתיאוריה, אפילו טייס פרטי צריך להיות מסוגל לפנות אחורה ולצאת מה"מרק". הם פשוט מחכים הרבה זמן מכדי להודות שהם נכנסו לתנאים מעל לראשם. האם הם מאמינים שהתנאים הולכים להשתפר???

מה גורם לטייס הגיוני, אינטליגנטי ומוכשר לזרוק את הזהירות ולהיכנס במודע לרוח או למזג אוויר? אני חושב שיש מספר גורמים במשחק. ראשון זה חוסר הרצון לשנות תוכנית שנעשתה על הקרקע, לעיתים קרובות זמן רב לפני הטיסה ולפני קבלת התחזית הרלוונטית. תוסיף את התערובת של נוסעים המצפים להגיע ליעדם בזמן ותקבל את התוצאה של הלחץ להשלים את המשימה.

פקטור נוסף שאפשר לכוונתו "הרחבת הסיכון של מעטפת הטיסה". בכל פעם שאנו מרחיבים את הגבולות וכלום לא קורה, אנו מרחיבים מעט את גבולות המעטפת. אנו זוקפים את ההצלחה של המפגש עם הסיכון לרמת הטיסה הנעלה שלנו בעוד שהמפגש הזה הוא למעשה חיוכה של גברת המזל. אנו צריכים באדיקות לטוס במעטפת הטיסה שלנו שמבוססת על חוקי הטיסה, על מה שלמדנו ממדריכנו ועל האינטליגנציה שלנו להעריך את רמת הסיכון.

הייתי קרוב להפר חוק זה בשעה שטסתי מ Grand Forks בצפון דקוטה ל Pierre בדרום דקוטה. כשבדקתי תחזית לפני הטיסה, הבקר אמר לי שקים קו חזית של סופות רעמים ממערב ל Pierre ונע מזרחה. יתכן שאפגש עם הסערה בנתיב שלי ל Pierre. שמעתי מה שרציתי לשמוע והחלטתי להמריא.

לא ראיתי מאומה בגלאי הסערה שלי, עד שהייתי כ 40 מייל לפני Pierre. קו החזית היה עדיין בצד הרחוק של השדה, אולם נסגר במהירות. חישבתי את המרחק של קו החזית ומהירות הקרקעית, עדיין חשבתי שאגיע לשדה לפני הסערה. לפתע קו הסערה תפס את כל רבע תצוגת גלאי הסערה שלי. הייתי מוקף.

לא הייתי במצב טוב. למרות זאת חשבתי שאוכל להדביק את קו החזית המתקדם ל Pierre, הרשתי לעצמי להיכנס לסיטואציה שלא הייתה לי ברירה אלה להמשיך לשדה. ואז, להוסיף לדאגתי, מרכז מינאפוליס הודיע לי כי עלי לבצע ריתוק עקב תנועות אחרות שמחכות בתור לפני

לגישה לשדה הלא מבוקר. לפני שאתחיל בגישה, הטייס של המטוס לפני חייב להודיע שהוא על הקרקע. לבסוף הורשתי לבצע גישה GPS למסלול 05. כשהנמכתי בגישה, בדיוק שיצרתי קשר עין עם הקרקע, הרוח התגברה ונהפכה לרוח גב. המטוס החל להנמיך במהירות. הוספתי כוח מנוע, ביטלתי את הגישה וביקשתי וקטור לגישת ILS למסלול 13. אולם הייתי חייב לעזוב את קו הגישה. השמיים היו בווערים בהבזקי אור, אולם בינתיים ה"רכיבה" לא הייתה מחותחתת כמו שצפיתי. הדלקתי את האורות בפנל המכשירים ונאבקתי לשמר את מצבי. רציתי להיות על הקרקע. עכשיו! החדשות הטובות שהרוח עכשיו הייתה רוח מסלול, החדשות הרעות שבגלל עוצמת הרוח, זה לקח נצח-כשהכל בווער סביבי-לרדת מטה על קו הגישה. לבסוף הגעתי לקרקע, שם חיכו לי אנשי קרקע מה FBO שהחזיקו את כנפי המטוס ועזרו לי להסיע לחנייה.

זה היה הניסיון הראשון שלי לטוס בתוך סופת רעמים, והתגובה הראשונית שלי הייתה להתפלל ולהודות לאל שאני והמטוס יצאנו מהמפגש הזה ללא פגע. אז הייתה לי תגובה מסוכנת כשחשבתי: "הי, זה לא היה כל כך נורא, אני יכול להתמודד עם סופת רעמים". מחשבה זו חיה בי בדיוק שנייה לפני שהמציאות בעטה בי: "אתה אדיוט" התביישתי בעצמי "היית רק בר מזל, זה ששרדת לא אומר שהמפגש יהיה כל כך נעים בפעם הבאה!" לא הרחבתי את מעטפת הטיסה שלי, שברתי אותה.

אני מכיר את התשוקה להשלים את הטיסה – זה כוח חזק מאד ואחד מאלה שאנו צריכים בקביעות להישמר כנגדו. ברוב המקרים, ההחלטה להתחיל את הטיסה, לא היא שמכניסה אותנו לצרות, זה קורה בשעה שהדברים מתחילים לעבוד נגדנו. מצב הדלק שלנו, מזג האוויר לפנינו, האם נגיע באור יום? מצב העייפות שלנו וגורמים נוספים צריכים להילקח בחשבון בהחלטה, האם להמשיך ליעד הראשוני שלנו, או לפנות ליעד אלטרנטיבי.

ישנם מספר סיבות שעושות את שינוי היעד לבחירה חכמה. הרוח השתנתה והיא עכשיו צולבת עם משבים חזקים מאלה שאתה מרגיש בהם נוח. לנחות בשדה אחר בו הרוח מתאימה יותר למסלול עושה אותך יותר פיקח מאשר רכרוכי. דאגה למצב הדלק היא סיבה מצוינת לשינוי יעד, האם המכל היה באמת מלא שבדקת אותו? האם דיללת את התערובת, כך שהדלק שנצרך מתאים למה שתכננת? וכמובן מזג האוויר – מה שאתה רואה דרך החלון או המידע שהשגת מהבקרה-יכול לגרום לעיתים קרובות לשינוי התוכנית.

טייסים לעיתים קרובות מוזהרים ע"י החזאים או הבקרה על מזג אוויר מעל ומעבר למגבלות שלהם ועדיין מחליטים להמריא. אני מסכים שלהמריא זו לא הטעות שלהם. הטעות היא להמשיך למרות שהמראה הנשקף מבעד לשמש המטוס, מתאים למה שהוזהרו ממנו. אנו צריכים להתחיל כל טיסה עם תוכנית אלטרנטיבית כאופציה.

לפעמים התוכנית החליפית, מתאימה להחלטה לא לערוך כלל את הטיסה. רוברט התקשר אלי מספר ימים לאחר שעזב את מטוסו ב אלבני לראות אם אוכל לתת לו "טרמפ" להשיב אותו. הוא רצה שאאסוף אותו מ Westchester Country Airport בחזרה לאלבני. זה נשמע כמו דרך נעימה לבלות את אחה"צ, אולם שבדקתי את התחזית, הסתבר לי שהרוח הצפויה חגה בין 300 ל 20,015 עם משבים עד 31 קשר. ההחלטה לא הייתה קלה, ידעתי שרוברט יתאכזב, אולם החלטתי לא לבצע את הטיסה.

לא אוהב להחליף סוסים באמצע הסערה, להחליף יעד באמצע הטיסה יהיה האופציה הטובה ביותר לבחירה.