



## להקדים את המטוס

תורגם על ידי איציק מה-יפית מתוך PILOT WORKSHOP.COM דצמ' 2011.

*הערות המתרגם: כמה פעמים עמדנו כולנו ברגע מסוים שבו לא ידענו מה לעשות קודם. הבקר קורא, אנחנו מנסים למצוא את הנתיב, המטוס בפנייה, וכו', הכול בעת ובעונה אחת. המאמר שלמטה מנסה לעשות קצת סדר בדברים.*

**שאלה: כיצד אני מקדים את המטוס? אני מדריך טיסה ואני מוצא ששאלה או נושא זה עולים לעתים תכופות לאחר שהחניך למד את הבסיס בשליטה במטוס. האם יש לכם עצה כלשהי שיכולה לסייע כאשר החניך מתקדם מחניך מתחיל לחניך השולט במטוס? (Mike M.)**

Wally Moran: וואו, זוהי שאלה שכולנו עובדים עליה. לכל אחד מאיתנו יש יכולת מוגבלת לעבד ולטוס. לעתים המטלות מחייבות הריגה מהיכולת הזמינה שלנו. זה מתרחש כאשר המטוס מתחיל להקדים אותנו, או במלים אחרות, אנחנו מתחילים לפגור אחרי המטוס. המטרה שלנו הינה לשמור את רמת ביצוע המטלות מתחת לרמת היכולת. קל יותר לדבר מאשר לעשות, אולם הנה כמה הצעות.



1. אנחנו יכולים להעביר כמה מטלות לזמן שאנחנו פחות עסוקים.
2. אנחנו יכולים ליצור יותר זמן להשלמת המטלות הנדרשות.
3. אנחנו יכולים פשוט לדחות כמה מטלות.

למשל, תכנון וארגון טובים של הבדיקה לפני הטיסה הינם דוגמה להזזת מטלות לזמן עמוס פחות, שתפחית בצורה משמעותית עומס עבודה בעת הטיסה. הכנת דפית השדה לפני בקשה לאישור הסעה הינה דוגמה טובה אחרת. מאידך, ניסיון לקרוא את ה - AFD (Airport Facility Directory) בעת הנמכה לגישה הסופית בכדי לאמת את תבנית ההקפה בשדה היעד הינה בחירה גרועה לקדימויות. חברות תעופה, תאגידים וגופים צבאיים בחנו לאחרונה את תהליכי ההסעה בכדי לבדוק באם הם יכולים להזיז סעיף בבדיקות בהסעה לבדיקות לפני עזיבת השער, במאמץ להימנע מבעיות חדירה למסלול.

כיצד אנחנו יכולים לייצר יותר זמן בכדי לבצע את המטלות? אנחנו יכולים להאט את המטוס. כולנו יודעים שההקפה והגישה הינן מטלות צורכות זמן. זהו המקום בו אנחנו יכולים בקלות לפגור אחר המטוס. אם נאט את המטוס לפני שלב זה, באופן אוטומטי נתנו לעצמנו יותר זמן להשלים את המטלות הנדרשות. אם אתם ב - IFR, ומתחילים לפגור, אתם יכולים לבקש מהבקר לעכב את ההכוונה או לבצע מעגל המתנה. כמובן שאתם יכולים תמיד ללכת סביב. כל אלו הינן דרכים לייצר יותר זמן.

למה אני מתכוון באומרי "אנחנו יכולים פשוט לדחות מטלות"? כולנו מכירים את האמירה לגבי הטסה, ניווט וקשר. הכוונה שעלינו לקבוע תמיד סדרי עדיפות בעומס העבודה שלנו. למשל, מענה לרדיו בדיוק בנגיעה לא יהיה רעיון טוב. דחו מטלה זו עד אשר המטוס מאט למהירות הסעה. בעת שאני מדריך, אני מורה לעתים לטייסים ללכת סביב לקראת או בעת ההצפה לנחיתה. אין זה לא מקובל על הטייס ראשית להודיע למגדל שהוא הולך סביב ואז לבסוף להוסיף כוח. דיווח למגדל על הליכה סביב הינה מטלה שניתן לדחותה עד אשר אנחנו



מיוצבים כיאות בהליכה סביב. לפיכך, אם אתם מתחילים להרגיש מעט לחוצים, אתם יכולים לדחות מעט מטלות של אותו הרגע. אל תנטשו את מטלות ההטסה, רק את הניווט והקשר.

לכן, בפעם הבאה שאתם עומדים בפני אחד מהמצבים הללו בהם אתם בדרך לפיגור מאחרי המטוס, חשבו כיצד אתם יכולים להזיז מספר מטלות לזמן עמוס פחות, לבטל מטלות, או לייצר לעצמכם מעט יותר זמן. ואז תיישמו שינויים אלו בטיסה הבאה שלכם.