

"טיסת ראייה לא מומלצת" – החלטת יוצא/לא יוצא

נכתב על ידי Thomas P. Turner, תורגם על ידי איציק מה-יפית, מתוך AVweb מתאריך 3.3.08

הערת המתרגם: נכון שכל האמור למטה מתייחס לטיסות ברחבי ארה"ב. נכון שטווחי הטיסה שם הם אלפי מיילים. נכון שמזג האוויר שם הרבה יותר "משוגע" מאשר אצלנו. אבל, עדיין יש מה ללמוד גם בארצנו הקטנה, כאשר מזג האוויר לא יציב. כבר היו מקרים בהם טייסים חדשים ובעלי ניסיון נמוך נכנסו לענן רק מהחשש להודיע לבקר על כניסה למצב זה ו"הבושה" שתגרם להם. לקרוא, להפנים ולהחליט מה נכון לכל אחד מאיתנו.

"טיסת ראייה אינה מומלצת." כמה תכוף שמעתם ביטוי זה ויצאתם לטוס בכל זאת, ומצאתם שהתנאים בטוחים לחלוטין? וכמה פעמים לקחתם לתשומת לבכם את האזהרה וביטלתם את הטיסה, רק על מנת למצוא מזג אוויר נפלא לטיסה? ולמרות זאת, ישנם זמנים שהאזהרה הוכחה כחכמה, ו"תנאים מיגבלתיים" הורעו מספיק למצב מסוכן במיוחד לטיסת ראייה. מה היא האזהרה לטיסת ראייה לא מומלצת, ומה המידע המיוחד שאתם זקוקים לו להחליט האם וכיצד לטוס?

עידוד החלטות

הביטוי של מודיעין טייס "טיסת ראייה אינה מומלצת" אינו אומר שהתקבלה החלטה בעבורכם. משמעותו שדווחו תנאים או תחזית שתנאי IMC עשויים להתפתח בכל נקודה לאורך נתיב הטיסה בזמן שאתם מתכננים לטוס. במיוחד, מודיעין טייס נידרש לתת יעוץ לגבי טיסת ראייה אינה מומלצת כאשר תחזית האזור או כל דיווח מזג אוויר מהשדות לאורך נתיבכם מדווח ראות נוכחית או צפויה מתחת לחמישה מייל ו/או תקרת ענן מתחת 3000 רגל. שלא במקרה, תנאים אלו הינם קצה "מגבלת VFR" (ראו טבלה למטה) וכפי שמרמז השם, יש תנאים גרועים יותר שניתן לטוס בהם בתנאי ראייה. ציינו בפניכם, מכל מקום, שתנאים גרועים יותר מעודדים בדיוק את אותה האזהרה בתדרוכי מודיעין טייס. אפילו IMC מוסיף לתדרוך שטיסת ראייה אינה מומלצת. מזג האוויר יכול להיות ראות של ארבעה מייל עם שמיים נקיים, ראות לא מוגבלת מתחת ל 2900 רגל, שברי עננים, עד ראות אפס בערפל או ענני סערה. יכולים להתקיים תנאים (או תחזית) רק לגבי נקודת דיווח אחת בנתיבכם או כיסוי לאורך כל האזור. אין ביכולתכם לדעת זאת רק מ"טיסת ראייה אינה מומלצת".

קוד	הגדרה	ראות	התרחשות	תקרה
LIFR	Low IFR (IMC)	<1 mile	And/or	<500 feet
IMC	Instrument Meteorological Conditions	1-3 miles	And/or	500-1000 feet
MVFR	Marginal VFR (VMC)	miles 3-5	And/or	1000-3000 feet
VFR	Visual Meteorological Conditions (VMC)	>5 miles	and	>3000 feet

ההמלצה לגבי "טיסת ראייה אינה מומלצת" משמעותה שעליכם לשאול מה גורם למשפט זה להופיע בתדרוך שלכם, וכיצד התנאים ההם ישפיעו על טיסתכם.

לצאת/לא לצאת

חמושים עם הרבה יותר מידע מפורט, ביכולתכם להתחיל להחליט האם לטוס או לא. לפני שתחליטו איזה לחצים דוחפים להחלטה "לצאת", ראו מקרה זה:

מטוס מסוג *Bellanca Super Viking* האיץ בחצייה נמוכה של ערבות מורח קנוס. עננים כבדים צמצמו את מרחב הראייה לרצועה של בערך אלף רגל, כך שהטייס ריחף במרחב אווירי מסוג G, במקום שהייתה בו ראות חוקית של מייל אחד ושארית שמיים נקיים, בעודו נשאר 500 רגל מעל הדרכים והחוות שלמטה. היה זה כמטחוו קשת מהשדה בקצה הצפוני מזרחי של ויצ'יטה לביתו של הטייס בארקנסו, אולם מגדל גבוה היה מוצב בדיוק על הנתיב הישיר. המטוס המאיץ פגע ישירות באחד מכבלי התמיכה של המגדל והתפרק שניות לפני שהוטח בקרקע.

הטייס לא היה חובבן: הוא היה טייס ח"א מיומן מאד בדרכו הביתה ממשימה של טיסה במסגרת המשמר הלאומי. התקררות אפשרית בעננים גרמה לו לבחור בחוכמה להישאר מחוץ לעננים. זה היה מאוחר ביום ראשון וללא ספק היה עליו להיות בבית בכדי לצאת לעבודתו ביום המחרת. החלטה טובה (להתרחק ממצבי הקרחה) התגלגלה למה שהפך להיות בחירה גרועה (טיסה נמוכה הביתה בתאורה מתדרדרת). לחץ זמן, הקיום המתמיד של "להגיע הביתה", הינו כנראה הגורם האנושי הגדול ביותר התורם לתקריות מזג אוויר מגבלתי ותאונות VFR שהופך ל – IMC. שאלו עצמכם: מדוע אתם צריכים לבצע את הטיסה עכשיו? האם אתם מחליטים על בטיחות טיסה בהתבסס על צרכים לא אוויריים? כפי שאמר לי טיס אחד, "יש סיבה מדוע שדות תעופה נמצאים בקצה הדרך: זה על מנת שתוכל להשיג רכב ולנהוג אם מזג אוויר גרוע מדי."

כאשר קבעתם בכנות שאתם מחליטים בהתבסס על גורמי בטיחות, לא רק רצון להגיע ליעדכם, שיקלו עד כמה מזג האוויר רע באמת. בתגובה לתדריך עליכם לשאול:

- עד כמה התנאים טובים (או רעים)?
- האם הם VFR מגבלתי (ראות של שלושה עד חמישה מייל ו/או תקרת ענן של 1000 עד 3000 רגל) או שהם באמת IMC (או גרוע מכך)?
- האם התנאים מתפשטים, או מקומיים?
- האם גורמים אחרים (סופות ברקים, משקעים, רוחות חזקות) תורמים לתנאים?
- האם אלו תצפיות מעשיות של מזג אוויר קיים, או תחזיות של מה שעלול להתרחש בעתיד?
- מהי הנטייה להתפתחות מזג אוויר? האם התנאים משתפרים בהדרגה, או שהם מתדרדרים?
- האם יש דיווחי טייסים המאשרים או סותרים את התדריך?
- האם ביכולתכם לצאת לטיסת מכשירים חוקית ובטוחה במקום?

גורמים אחרים

ישנם גורמים אחרים, במיוחד תנאי תאורה והקרקע שמעליה תטוס, שיש להם בהכרח השפעה גדולה על החלטתכם לצאת/לא לצאת בתנאי מזג אוויר מיגבלתיים. שיקלו טבלת החלטה מוצעת זו לטיסת VFR בתנאי טיסת ראייה מיגבלתיים:

אם התחזית הינה מגבלתית ואתם טסים VFR....

לפיכך	במהלך	טיסה מעל
צא *	יום	יבשה שטוחה
לא לצאת	לילה	יבשה שטוחה
צא *	יום	אזור לא מוכר
לא לצאת	לילה	אזור לא מוכר
לא לצאת	יום	הרים או מים
לא לצאת	לילה	הרים או מים
* עם תכנון טיסה מדויק שכולל נתיב, שדות חלופיים, וגבהים מועריים בטוחים לכל מקטע של הטיסה, ניווט פשוט ותנאי מזג אוויר משתפרים, בתוך טווח נוח בכל הזמנים.		

כאשר "טיסת ראייה אינה מומלצת" מופיע בתדריך לפני הטיסה עקב תנאי ראייה מיגבלתיים, ההיסטוריה מראה שהצלחת הטיסה הינה הטובה ביותר מעל יבשה שטוחה בתנאי אור יום. קושי בראיית מכשולים בלילה, הסיכון בהתקרבות יתר לקרקע לפני היכולת לתמרן בכדי להימנע מאזורים הרריים, ואובדן התייחסות ראייה מעל מרחבים חסרי עצמים ומים, עושים את הניסיון לטיסת ראייה במזג אוויר מגבלתי הרבה יותר מסוכן.

עליכם להביט במוטיבציות שלכם לטיסה, להעריך בכנות את היכולות שלכם והיכרות עם המטוס, ולשקול את התנאים מעל ובאלה שבהם תטוסו בכדי לקבל החלטה לצאת/לא לצאת, כאשר מקבלים המלצה שטיסת ראייה אינה מומלצת. זהו תחום אחד שבו הדגש להדרכת טייס בסטיק ודוושות (stick-and-rudder) ומבחנים מעשיים של FAA, לא נותנים לכם את כל הכלים הדרושים להיות בטוחים. עליכם לתרגל שיפוט, וללמוד מניסיונם של אחרים.

טוסו בבטחה ותיהנו.