

חלוקת קשב

מהי חלוקת קשב?

חלוקת קשב היא תכונה המאפשרת לבן האדם לבצע מספר פעולות בו זמנית, מבלי להיות מופרע באחת מפעולותיו, גם אם מפריעים לו ו/או מסיחים את דעתו.

חלוקת קשב היא תכונה שטייס חייב להיות ניחן בה. ללא חלוקת קשב טובה, לא ישמע הטייס את הפקח/בקר/טייס/מדריך, לא יסרוק במבטו את הדרוש סריקה – פועל יוצא מכך, לא יבצע את המוטל עליו בדיוקנות.

הדרישות לחלוקת קשב משתנות בין אדם לאדם, וזאת על פי עיסוקו, לדוגמא: על מנת שמזכירה במשרד תוכל להגיע לחלוקת קשב מקסימאלית, היא תצטרך לדעת לדבר ביותר מטלפון אחד, להבין ולהשיב עניינית לדוברים השונים, במקביל, לתת מענה לנודניק הנמצא ליד שולחנה, להמשיך ולהקליד במחשב, ולענות לבוס הקורא לה ממשרדו הנמצא כ- 10 מטרים מנה.

מזכירה המסוגלת לענות על המטלות הנ"ל, היא מזכירה בעלת חלוקת קשב מצוינת.

חלוקת קשב אצל טייס נבנית בהדרגה במשך קורס הטייס, ומגיעה לרמה סבירה לקראת סוף הקורס.

חלוקת קשב איננה רק תכונת שמיעה, אלא גם תכונת סריקה. טייס בעל חלוקת קשב טובה, ישמע את כל הקורה סביבו, אם זה הפקח הדובר אליו ו/או אל טייס אחר במרחב, ישמע את הטייסים האחרים במרחב, וידע היכן הם נמצאים גם אם איננו רואה את מטוסם, יבין את כוונותיהם, יטיס את המטוס, וישמע ויבין את הנחיות המדריך.

בנוסף לאמור לעיל, כאשר הטייס נמצא בטיסת ראייה, ידע לדמיין את המרחב בסביבתו הקרובה, (גם אם איננו נמצא בקשר עין עם המטוסים באזור) ולא יזניח אף לרגע את הנקודות הרלוונטיות בהן הוא אמור לעבור/לטוס.

דוגמאות אופייניות לחניך טיסה המאבד חלוקת קשב:

1. כאשר החניך נמצא בצלע הבסיס, ומתכוון לשפוט מעבר לגלישה ו/או הנמכה לקראת כניסה לפיינל – לקראת נחיתה. חניך זה (המאבד חלוקת קשב) מרוכז בתוך עצמו, עובר לגלישה ו/או להנמכה, ואיננו מעיף מבט לכיוון הפיינל. כמובן שהחניך יחצה את ציר המסלול לצד הנגדי ויכנס למה שקרוי "פניית יתר" (Over Turn).
2. כאשר החניך נמצא בצלע הסופית (פיינל) הוא מתהפנט על המסלול, ואינו מציץ במד המהירות בכל מהלך הפיינל. חניך כזה:

- א. עלול להזדקק לפני הגיעו למסלול
- ב. עלול להגיע במהירות גבוהה מאוד למסלול
- ג. בקבלת הוראה של הליכה סביב - ייבהל, לא ינקה גרר, לא יכניס כדור לאמצע, לא ישמור על כנפיים מאוזנות, לא ישמור על מצב אף נכון - וכמובן שלא ישמור על המשך ציר מסלול בהליכה סביב זו. התוצאות העגומות של אי שמירת הכללים לעניין סעיף זה (הליכה סביב) לצערי ידועות.

ואם כבר הזכרתי את סעיף ג' – הליכה סביב, כדאי שאחדד סוגיה זו, היות ותאונות רבות, רבות מידי קורות בגין הליכה סביב שאיננה מתוכננת ו/או אינה נכונה בהליך הביצוע.

להזכירכם, הליכה סביב מהווה את אחת האופרציות המורכבות יותר בתמרון המטוס, ואין זה משנה אם למטוס קוראים צסנה 152 ו/או בואינג 747. לתמרון הקרוי הליכה סביב צריך להתאמן וצריך להתכונן. להתאמן כמה שיותר, ולהתכונן תמיד! ולמה הכוונה?
אם טייס הנמצא בפיינל איננו מתכונן להליכה סביב, סביר להניח שכאשר יקבל את ההוראה של "לך סביב" תהיה תוצאת ההליכה סביב - כמו מוכנותו של הטייס לאופרציה זו.

אני גורס, שהליכה סביב אחת נכונה, משולה ל-20 נגיעות נקיות על המסלול.

כל טייס צריך לזכור שהדבר העיקרי בחלוקת הקשב הוא ההטסה הנכונה והמדויקת, כאשר כל השאר מגיע לאחר מכן. ישנם טייסים הנלחצים מהאפשרות של הדיבור בקשר, ישנם טייסים המאבדים את חלוקת הקשב כאשר הפקח קורא להם ונותן להם הנחיה כלשהי. ישנם טייסים המאבדים את הריכוז כאשר חלוקת הקשב שלהם איננה נכונה, ולדוגמא:

טייס מבצע אימון הקפות ונמצא בצלע "עם הרוח". הוא מחליט שכאשר הוא נמצא בשלב של המעבר לישרה ואופקית מטיפוס, זה בדיוק הזמן לדוח לפקח על הימצאותו ב"עם הרוח"!? צריך לזכור שהפקח, ככל שיהיה חשוב, הטסת המטוס חשובה יותר. דיווחים למגדל הפיקוח ו/או לבקר יהיו תמיד בעדיפות קטנה יותר מהטסת המטוס. יש לדעת שגם כאשר הפקח פונה אל הטייס בבקשה ו/או בהנחיה מסוימת, והטייס נמצא בדיוק בעת הטסה מורכבת (הטסה מורכבת יכולה להיות: מעברים בטיסה, הורדת מדפים, הורדת גלגלים, הליכה סביב התמודדות עם מזג אוויר קיצוני ועוד) ימתין הטייס עד שיסיים את הפעילות המורכבת, ו/או שיאמר לפקח "אנא המתן רגע". השמים לא יפלו, הטייס יוכל לבצע בשקט את עבודתו, והפקח ימתין בסבלנות כנדרש.

כמובן, שכאשר החניך/טייס חדש ירכשו מעט ניסיון, הם יוכלו לבצע דברים מורכבים יותר, אותם לא הצליחו לבצע בעבר. הכל עניין של תרגול וניסיון.

צריך להבין שגם הפקח/בקר הוא בן אדם, וגם הוא יכול לטעות. מידי פעם, אנחנו שומעים הנחיות פקח, הסותרות את מהות וכיוון טיסתנו, ואנחנו כמו תוכים, חוזרים ומאשרים את דברי הפקח השגויים, לדוגמא:

טייס מתקרב לחדרה, בטיסה לראש פינה.

טייס: CDJ מתקרב חדרה 1,500 רגל
בקר: CDJ דווח בפרדיס 1,500 רגל.
טייס: CDJ אדווח בפרדיס 1,500 רגל.???!!!

חלוקת קשב נכונה, והבנת מהות הטיסה הנוכחית תדרוש מהטייס להודיע לבקר:

טייס: CDJ "התכוונת טיפוס 2,500 רגל לעירון", בדרכי לראש פינה.

או לחילופין, טייס הטס לחיפה, מדווח לבקר (עפ"י בקשתו המוקדמת של הבקר)

טייס: CDJ "פרדיס 1,500 רגל"
בקר: CDJ "תודיע בעתלית 1,200 רגל"
טייס: "התכוונת להודיע בעתלית 1,500 רגל"

במידה והבקר מתעקש ואומר "שלילי, התכוונתי 1,200 רגל, כי אז מומלץ מאוד לשאול את הבקר אם ישנה סיבה מיוחדת לגובה בלתי מוכר זה. צריך לזכור שבמדינת ישראל הטיסות כולן הן טיסות ראייה מבוקרות (CVFR), וכולן מוגדרות בכיוון וגובה ספציפי. לכל חריגה מהרשום והמפורסם במפות התעופתיות, צריך להתלוות הסבר, וזאת, על מנת שלא תהיה אי הבנה, ולו הקלה ביותר. אי הבנה, ולו הקלה ביותר במדינתנו הקטנה והצפופה, יכולה להסתיים באסון חלילה.

בל נשכח שרוב רובם של הבקרים המנהלים את המרחב האזרחי, מצפונה של המדינה ועד דרומה, הם חיילים צעירים, שלעיתים עלולים לתת בהיסח הדעת הוראות שגויות, ועל כן יש לשים לב ולא להתבלבל.