

## כיוון ועוצמת רוח

אין לי ספק שלרוב רובם המוחלט של חניכי הטיסה בתחילת דרכם השומעים את הפקח היושב במגדל ומודיע: רשאי לנחות, הרוח 340/10 קשרים, אין מושג מה היא המשמעות האמיתית של אינדיקציה זו.

חלוקת קשב טובה היא שלב מתקדם בעולמו של חניך הטיסה. הכותרת "חלוקת קשב" כוללת בתוכה מספר פרמטרים חשובים המעצבים בסופו של דבר את מוכנותו של חניך הטיסה לאתגרים אותם הוא הולך לחוות בהמשך דרכו כטייס, תוך כדי הטסת המטוס ושמירת נתונים, והם:

1. האזנה והבנת הנאמר בקשר על ידי הפקח/בקר.
2. הבנת המרחב האווירי עפ"י הנשמע בקשר.
3. קריאה ותרגום נכון של האינדיקציות המוצגות במכשירי המטוס.
4. הבנת ההנחיות הניתנות ע"י מדריך הטיסה.

הוראת פקח כגון: רשאי להמריא ו/או רשאי לנחות הן הוראות קצרות וקליטות איתן חניך הטיסה לא נתקל בבעיה מיוחדת. הוראת פקח ארוכה יותר הכוללת מספר פרמטרים נוספים מעבר ל: רשאי לנחות ו/או רשאי להמריא איננה נכנסת לתודעת חניך הטיסה בתחילת דרכו וזאת מסיבה אובייקטיבית של ריכוז מאמץ מחשבתי בריצת ההמראה ו/או בנחיתה עצמה.

רוב רובם של חניכי הטיסה "שומעים" את רוב/כל הוראת הפקח אולם בהחלט אינם מבינים את המשמעויות הרוחביות שלהם.

ככל שחניך הטיסה צובר ניסיון, חלוקת הקשב שלו מתרחבת והבנתו במתרחש גדלה.

אחת מהנקודות המשמעותיות יותר בהבנת החניך/טייס את הוראות הפקח הן בצלע הסופית.

כאשר החניך/טייס נמצא בצלע הסופית הוא מקבל את רשות הנחיתה בליווי נתוני כיוון ועוצמת הרוח. נכון, כאשר הרוח קלה, אי הבנת הנתונים זניחה. אולם כאשר עוצמת הרוח חזקה יותר, שלא לדבר על רוח צולבת ו/או רוח חזקה המלווה במשבים, ישנה חשיבות גדולה להבנת הנתונים המתקבלים ע"י הפקח.

עם ניסיוני ההולך ומצטבר עם השנים, נוכחתי מהר מאוד לדעת שלרוב חניכי הטיסה הנמצאים בשלב קורס הטיס הפרטי, נתוני הרוח הניתנים ע"י הפקח אינם נטמעים בהבנה העמוקה של משמעות הנאמר/נשמע.

לכאורה, העניין פשוט. כאשר נתוני הרוח מתקבלים, יש לדעת את זווית הפתיחה בין כיוון הרוח לבין כיוון המסלול עליו נוחתים. כיוון המסלול עליו נוחתים – ידוע. המשתנה הוא כיוון הרוח. כאשר הרוח מגיעה בזווית של 45 מעלות לציר אורך המסלול, יש לחלק את עוצמת הרוח לשני רכיבי רוח שווים. לדוגמה: המסלול בשימוש הוא 29 והרוח המתקבלת היא 335/10 קשרים. המשמעות, 5 קשרים מכיוון 335 ו- 5 קשרים מכיוון 290.

כאשר זווית הפתיחה בין כיוון הרוח לבין כיוון המסלול גדולה מ- 45 מעלות, רוח הצד גבוהה יותר מרוח האף, וההיפך.

אגב, ישנם שדות תעופה בעולם בהם שורש השק צבוע בצבע אדום, ולאחריו מגיעה החלוקה הבאה: לבן, אדום, לבן, אדום. סך הכול חלוקה ל- 5 חלקים בשק אחד. כל צבע המתנופף ברוח מייצג עוצמת רוח של 3 קשרים וזאת עפ"י דוגמת השק הר"מ.

השורה התחתונה במאמר קצר זה היא:

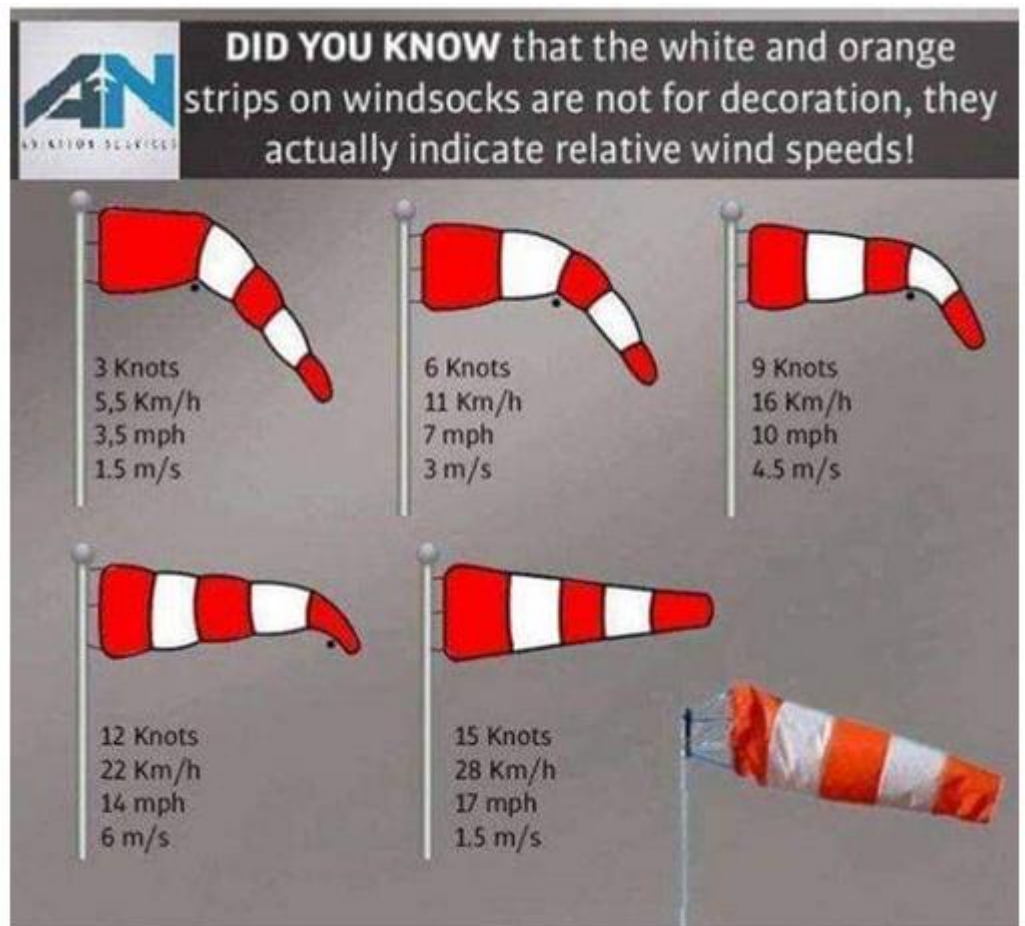
כל חניך טיסה ובוודאי טייס עם רשיון, חייבים להבין ולהפנים את נתוני הרוח הניתנים ע"י פקח הטיסה על כל המשמעויות שלהם. חובתו של כל מדריך טיסה היא, להסביר לחניך את המשמעויות הרחבות, לפני שחניך הטיסה יוצא לסולו ראשון, ובוודאי לאחר מכן. יש לשאול את החניך מידי פעם בפעם כאשר המטוס נמצא בפיינל: מהיכן מגיע הרוח ובאיזו זווית פתיחה ביחס לציר המסלול עליו נוחתים. חזרה על שאלות אלה באופן תדיר, תכניס את החניך למוד של קשב טוב ומשמעותי יותר.

בצלע הסופית נמצא חניך הטיסה במצב של ריכוז יתר לקראת הכניסה למסלול ועל כן, כאשר החניך מתבקש בתחילת הפיינל לנתח ולהסביר את נתוני הרוח, עליו לתת תשובה קצרה מאוד שתמחיש את הבנתו. ניקח לדוגמה

מסלול שכיוונו הוא 29. פקח: "הרוח היא 020/15 קשרים. חניך: "90 מימין 15 קשרים". פקח: "הרוח 250/10 קשרים". חניך: "40 משמאל 10 קשרים".

תשובות קצרות ותכליתיות לא יוציאו את החניך מהריכוז בנחיתה, להיפך. עם הזמן חניך זה יבין טוב יותר את המשמעויות הנגזרות מהאינפורמציה אותה הוא מקבל מהפקח וסביר להניח שחניך טיסה זה יגדל להיות טייס טוב ומבין יותר

דוגמת שק רוח – לא מכיר כזה במדינתנו.



Happy Landings

Yossi Cohen