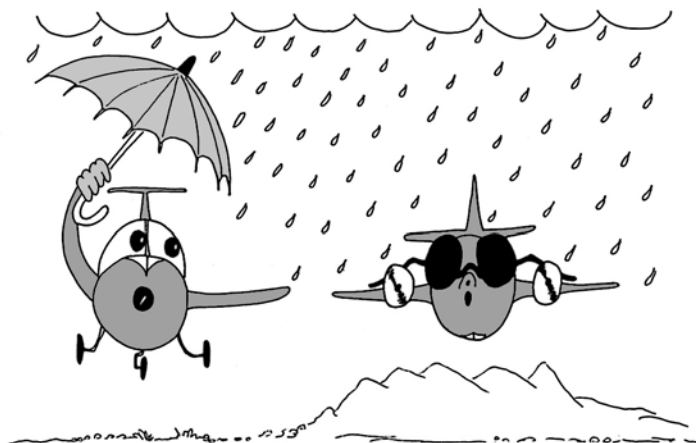


## 9. IFR letenje

# IZMEĐU NEBA I ZEMLJE



Nizak prilaz ispod narogušenih oblaka koji su se brzo gomilali pretvarajući se iz stada razbacanih kumulusa u široko rasprostrti kumulonimbus pomogao mi je više puta da se uspešno „dovučem” do piste aerodroma ka kojima sam leteo. Ovakav prilaz bio je neuporedivo mirniji – ponekad čak i jedino mogući! – od proletenja kroz očekivano jaku turbulenciju i zaleđivanje u oblaku. Samim tim, bio je prijatniji i za putnike. To su bili trenuci kada sam kontroli letenja javljao da poništavam IFR plan i prelazim na vizuelno letenje. Ali, ako želite da ovakav manevar izvedete bez rizika, osnovni uslov je da se aerodrom nalazi u prostranoj ravnici i da dobro poznajete to područje!

No, ne nalaze se svi aerodromi u gostoljubivom okruženju, niti je njihov vazdušni prostor toliko prazan da možete u njemu vitlati avionom kako vam se prohte. Većina svetskih aerodroma zahteva dosledno poštovanje odlaznih, dolaznih i prilaznih instrumentalnih procedura, inače... Takav stav dovodi u ravnopravan položaj apsolutno sve avione i omogućava im da nesmetano poleću i sleću, po unapred planiranoj satnici i u gotovo svim meteorološkim uslovima.

Ne podrazumeva svaki instrumentalni let neprobojnu maglu nad pistom, penjanje kroz oblake debele nekoliko hiljada metara, usputne grmljavine, oluje, gràd, srljanje u prilaz pri ništavnoj vidljivosti i ostale varijante pakla! Razborit pilot koristi pravila za instrumentalno letenje u svakom letu, bez obzira na vremenske prilike. Ne sluãajno. Instrumentalna procedura ponekad zahteva koji minut više, radio-sredstva na vazdušnim putevima koju milju više. Ali, ovaj zanemarljivi gubitak vremena nije ništa prema pogodnostima koje osigurava IFR plan letenja: lišava vas obaveze da, tražeći preãice na VFR nebu, letite na nepogodnim visinama, krivudate između razbacanih oblačnih krpica i zaobilazite oblasti loše vidljivosti.

IFR ptica je brža. I sigurnija.



Navigaciona priprema instrumentalnog leta je jednostavnija i efikasnija. Vazdušni putevi u rutnim priručnicima oznaãeni su razdaljinama i kursevima. Date su minimalne bezbedne visine, kao i posebne procedure u prilazu i odletu, ukoliko su neophodne zbog izbegavanja prepreka i buke. Da ne govorim o tome da se procedure (ili, ako hoćete, postupci) u rutnim priručnicima vezuju kao lepak za pilota od trenutka uspostavljanja prvog radio-kontakta, pa preko receptata za odlazak, orijentaciju i povratak, do suštinskog objašnjavanja regionalnih zakona.

Kada se slede IFR procedure, teren je automatski čist. VFR pilot neprestano mora da se oslanja na vidljive orijentire na zemlji.

Dok se smešta u avion, instrumentalni pilot pokazuje smisao za visoku organizaciju kako bi let bio lakši i tekao bezbednije. Radio-komunikaciona oprema je proverena, radio-navigaciona oprema unapred podešena, navigacioni plan, putna karta i karta alternativnog aerodroma pripremljeni, a odlazna i prilazna karta aerodroma poletanja, zajedno sa detaljnom skicom manevarskih površina (za pomoć pri voženju), nalaze se pri ruci, bilo da su inicijalizovane na ekranu ili kao štampani artefakt pričvršćen za volan aviona. Pilot treba samo da pozove kontrolu letenja koja će potvrditi odobrenje.

Verovali ili ne, za mnoge VFR pilote prestaju sve ovozemalske obaveze onog trenutka kada aktiviraju starter avionskog motora ili isključe mikrofon.

Instrumentalni pilot se disciplinovano penje po odobrenju. Obično je to penjanje u zadatak kursu, sve do visine krstarenja.

Kad letite VFR, važni su vam baza oblaka i vidljivost na svakom kilometru rute. Kod IFR leta su zahtevi za plafonom i vidljivošću minimalni, tako da vam preostaje jedino da pratite odabrane visine krstarenja na određenim segmentima puta.

U malom procentu instrumentalnih letova pilot ima posla s takozvanim marginalnim ili hazardnim uslovima na vazdušnom putu – vrlo aktivnom kumulusnom oblačnošću, olujnim nepogodama ili intenzivnim zaleđivanjem. I tada može da računati na pomoć, pošto je na istoj radio-frekvenciji s kolegama koji lete u istim uslovima. Tako je najčešće unapred upoznat s meteorološkim neprilikama. Ukoliko ovaj krilati narod uzbude olujni oblaci, kontrolor letenja neće oklevati ni časa da ugrožene avione uputi u novi, bezbedniji kurs.

Ali ne grešimo dušu: vizuelni letovi znaju da budu prijatni, bez nepotrebnih uzbuđenja, pravi praznik za oči i dušu. No, ukoliko se vreme naroguši, VFR postaje rizičan i usamljenički posao. „Nastavak VFR leta, uprkos pogoršanim meteorološkim uslovima”, jedan je od čestih zaključaka o uzrocima udesa u lakoj avijaciji.

Zašto?

...Kada se VFR pilot nađe u prostoru oko kojeg se lagano zatvara tamni zid, počinje da slepi. Izvori informacija i mogućnosti izbora nestaju, jedno za drugim. Oblaci postaju neprobojna barijera, a teren ispod nogu neprijateljska teritorija. Mala visina, osim ako avion nije nekako isplivao iznad oblaka, najčešće ne dopušta ni da se čuju prijateljski radio-pozivi, koji pokušavaju da otkopaju ovaj kliker, izgubljen u pesku. Pilot je go i napušten. Sve što ima jesu oznojeni dlanovi, gorak ukus u ustima, mape savijene na pogrešnom mestu i hrpica aluminijuma, s kojom juri kroz vazduh, neutažno blizu tvrde i hladne zemlje.

Onaj ko se nagutao dosta VFR vazduha poznaje taj osećaj... A sredstva kojima se poslužio da ispliva iz takve more sigurno ne bi pristao da upotrebi još jednom!