

הדרכת טיסה – תפיסת עולם אישית

תפיסת העולם שלי לעניין הדרכת טיסה, התגבשה במהלך השנים, בהם נתקלתי ברוב סוגי החניכים על בעיותיהם. הספקתי לטפל בחניכים בני 17 מצד אחד, ועד לחניכים בני 70 מצד שני. המסקנות שהגעתי אליהם, אינם בהכרח רשומות בספר כזה או אחר, אולם הן באות אחרי ניסיון של קרוב ל-10,000 שעות הדרכת טיסה מעשית, שכללו את רוב הרישיונות וההגדרים הבסיסיים והמקצועיים כאחד.

ההדרכות הראשוניות אותן קיבלתי כחניך טיסה צעיר היו ע"י מדריכי וטייסי חיל האוויר הישראלי. אני חייב לציין, שרובם של המדריכים הללו, היו ממיטב הנוער.

את דרכי בחיים התחלתי אחרי שחורתי מצה"ל, שם שירתתי בהתחלה כצנחן מן המניין, ומאוחר יותר כמפקד בתפקידים שונים. לפני שהגעתי לקורס טיס פרטי, עסקתי בהדרכת נוער, הדרכה שעיקרה היה עיסוק עם נוער שהלך לאיבוד בשעות שאחרי בית הספר. היות ומעולם לא הודרכתי בהדרכת נוער, ניסיתי ליישם את כישורי הצבאיים כמפקד בהדרכה זו.

את שיטת העבודה שלי עם בני הנוער, אפשר לומר "המצאתי בעצמי", היות וכפי שצינתי, מעולם לא הודרכתי בהדרכת נוער. נכון, לימודי, ובפרט לימודי ה"פסיכולוגיה של הנוער המתבגר" עזרו לי להבין טוב יותר את התנהגותם ורחשי ליבם של החניכים, אולם מהר מאוד הגעתי למסקנה, שלולא כישורים אישיים אתם כנראה נולדתי, לא הייתי מצליח להחזיק מעמד בעבודה שוחקת ותובענית שכזו.

במקביל, התחלתי את לימודי הטיסה שלי בשנת 1980. הטיסה הראשונה הייתה בשדה התעופה הרצליה, וההמשך היה בשדה התעופה עטרות בירושלים.

בימים אלה, בתחילת דרכי לרישיון טיס פרטי, כלל לא חשבתי ו/או העליתי בדעתי שיכולה להיות הדרכת טיסה שונה ממה שאני ו/או חברי לקורס קיבלנו. הסתכלנו על מדריכנו בהערצה גדולה, יען כי כולם היו בוגרי חיל האוויר הישראלי, וכולם היו וותיקי קרבות מהוללים.

היתרון הגדול בהדרכת הטיסה אותה קיבלנו אני וחברי, היה היחסים הקרובים שפיתחנו עם מדריכנו באותם ימים. יחסים אלה נמשכים עד לעצם היום הזה, למרות שאני באופן אישי פוגש רק חלק קטן מאוד מהם בשדה התעופה. כל מפגש עם אחד מהם, מעלה נוסטלגיות מהעבר, נוסטלגיות המאפשרות לחזור לעבר, לסיפורים ולחוויות שעברנו יחדיו.

כיום, אחרי ניסיון רב שנים בהדרכת טיסה, אני יודע שלהוציא את החוויות הנהדרות שחווינו, אני וחברי בקטע של החברותא, הדרכת טיסה נכונה על משמעויותיה המקצועיות – לא קיבלנו.

אגב, אינני כותב את הדברים הללו בטרוניה כלשהי, בתקופה בה אני התחלתי את קורס הטיס שלי, כל מדריכי הטיסה, בלי יוצא מן הכלל, היו טייסי חיל האוויר הישראלי. חלקם היו טייסים מן המניין, וחלקם היו מדריכי טיסה בחיל האוויר. רוב רובם של המדריכים הללו שילבו את הדרכת הטיסה האזרחית בצד לימודיהם אחרי שהשתחררו מצה"ל. אף אחד מהם לא עבר השתלמות ו/או קורס מיוחד להדרכת טיסה אזרחית. כמובן שבצד החסרונות היו גם יתרונות. אני חייב לציין שתקופה זו הייתה אחת היפות והמרתקות בחיי.

את ההלם הראשוני קיבלתי כאשר התחלתי את קורס המדר"ט האישי שלי. (קורס למדריכי טיסה) זה היה במהלכה של שנת 1996, בה קיבלתי את שיעור ההדרכה הראשון. אחרי השיעור הראשון, שלא לדבר על השעורים הנוספים לאחר מכן, הבנתי, שביני לבין הבנה בהטסה, אין ולא כלום!

מדריך הטיסה שלי (למדר"ט) היה צביקה לינד, גבר כבן 60 בזמנו, אותו הכרתי בפעם הראשונה שלי בתדריך הראשוני שקיבלתי ממנו, לפני היציאה לטיסה הראשונה.

אינני רוצה להלאות אתכם בפרטים, היות ועל הפרטים הקטנים לכאורה, אפשר לכתוב ספר עב כרס. אומר רק זאת, בכל טיסה בלי יוצא מן הכלל בקורס ההדרכה האישי שלי, הבנתי כמה שאינני יודע מאומה, ומצאתי עצמי תמחה כל פעם מחדש, ושואל עצמי "איך לעזאזל טסתי עד היום?" על מנת שלא תהיה אי הבנה, לקורס ההדרכה הגעתי כטייס

מסחרי בעל כ-500 שעות טיסה. אתם יכולים לתאר לכם שב-500 שעות טיסה כטייס מסחרי, מצליחים לעשות כמה דברים תעופתיים, וכמו כן לעבור אי אילו חוויות מרתקות.

סיימתי את קורס ההדרכה, ניגשתי למבחני רשות התעופה וקיבלתי את רשיון ההדרכה שלי בשנת 1998.

תחילת דרכי כמדריך צעיר הייתה בשדה התעופה הרצליה, שדה התעופה הקטן ביותר בישראל (כ-2,800 רגל אורכו ו-59 רגל רוחבו), אולם הימצאותו במרכז המדינה, הפך אותו להיות המרכזי בארץ להדרכת טיסה.

אני חייב לומר, ששלושת החודשים הראשונים שלי בהדרכת טיסה היו הלם מוחלט. ההלם נבע כתוצאה מההדרכה הבלתי מסודרת שראיתי סביבי. לא היה דין ולא היה דיין, כל מדריך, עם שיטות ההדרכה שלו. לא ראיתי אצל אף אחד מהמדריכים אחידות בהדרכה. אגב אקדים ואומר, זוהי רעה חולה השוררת עד לימים אלה, בהם אני מעלה את המסמך הזה לאוויר.

האמת חייבת להיאמר, מדריך הטיסה שהדריך אותי להדרכת טיסה, לימד אותי איך להטיס את המטוס, ואיך להתייחס לבעיות אווירודינמיות שונות ומשונות. הוא לימד אותי בעיקר את טכניקת ההטסה הנכונה, הוא לא לימד אותי איך להדריך טיסה.

אתם חייבים לדעת ידידי הקוראים, שהטסה נכונה, היא בעצם טכניקה. עם טכניקת הטסה נכונה, המטוס יגיב לכל רצונותיכם, ללא טכניקת הטסה נכונה, תמצאו עצמכם נלחמים במטוס, מאבדים חלוקת קשב, ומפסידים את ההנאה הצרופה שבטיסה.

גם כאן, הייתי חייב לגייס את כישורי ההדרכה הבסיסיים שאתם כנראה נולדתם. הניסיון שצברתי בהדרכת הנוער בתחילת דרכי אחרי שחרורי מהצבא, היוו את הבסיס הראשוני שלי, להתמודדות עם חניכי הטיסה הראשונים.

את העידוד הראשוני שלי קיבלתי ע"י מעבר חלק של הנבחן הראשון בקורס טיס פרטי ששלחתי להבחן. באותה תקופה היו לי כ-25 חניכי טיסה, שרובם התחילו את הקורס ביחד, פחות או יותר. מצאתי עצמי מעניק רישיונות טיסה לחניכי, כמעט אחת ל-10 ימים. בטחוני העצמי עלה, וידעתי שאני רוכב על גל ההצלחה.

כאן אני חייב לומר, שמצאתי עצמי אומר לחניכי הראשונים בזו הלשון "דעו לכם, שאתם מקבלים ממני, 90% יותר ממה שאני קיבלתי בקורס הטיס הפרטי האישי שלי". עוד הוספתי ואמרתי להם "אתם בבסיסכם, טובים הרבה יותר ממני". זו לא הייתה סתם אמירה, זו הייתה אמירת אמת.

ואכן, עם חלוף השנים, וההתמקצעות בנושא הדרכת הטיסה, הבאתי עצמי עם חניכי הטיסה השונים שהיו לי, לכל הרישיונות וההגדרים, להצלחות בלתי מבוטלות, עד כדי כך, שאחוזי ההצלחה של חניכי במעבר מבחני הטיסה כבר מהמבחן הראשון היה -98.5%.

אחרי ההקדמה הארוכה אותה הבאתי לפניכם, וזאת על מנת שתבינו את הרקע לכתיבת הדברים הללו, ברצוני לרשום לפניכם את עיקרי הדברים לשמם התכנסנו במסמך זה, המביע את תפיסת עולמי לעניין הדרכת הטיסה.

טייסים בעלי הגדר מכשירים לומדים את שלושת היסודות הבסיסיים להטסת מכשירים, והם:

סריקת מכשירים - Instrument cross-check

תרגום - Instrument interpretation

הטסת המטוס - Airplane control

על אותו משקל, אני רואה לנגד עיני את הדרכת הטיסה הבסיסית לרישיון טיס פרטי כ:

חינוך

הטסה

אמצעי מניעה

לפני שאפרט את שלושת אבני היסוד עליהם אני מנסה לבנות את חניכי הטיסה שלי, ברצוני להסביר את ההבדלים המהותיים בין הדרכת טיסה, ללימוד נהיגה.

לימוד נהיגה:

כאשר מורה הנהיגה פוגש את תלמידו לראשונה, הוא מורה לו להיכנס לרכב, ונותן הסבר קצר על האלמנטים אותם יצטרך התלמיד לדעת. בדרך כלל המפגש הראשוני בתוך הרכב אורך כ-5 עד 10 דקות, ואז יוצאים לדרך, כאשר ההסברים והלימוד ניתנים תוך כדי נסיעה. אין תדריך מקיף, ובוודאי שאין תחקיר מקיף אחרי גמר הנסיעה. כך מתנהלים רוב רובם של השיעורים, וזאת עד לקבלת רישיון הנהיגה.

לא כך הוא בטיסה. אין מצב בו חניך טיסה נכנס לתוך תא הטייס מבלי שיקבל תדריך מקיף על מהות הטיסה/התרגילים אותם יעבור בטיסה הספציפית. אין מצב בו החניך ילך לעיסוקיו אחרי גמר השיעור, ללא תחקיר מקיף על הטיסה הנדונה. בתדריך שלפני הטיסה, מקבל החניך את כל ההנחיות הקשורות להליך הביצוע העתידי. הדרישה שלי מחניכי הטיסה – להגיע מוכנים לשיעור. כל חניך טיסה מקבל תדריך כתוב ומפורט לעניין הליכי הביצוע, ודרישתי מהם היא:

לימוד התדריך בע"פ. בתדריך הטיסה לפני העלייה לאוויר, נשאל החניך מספר שאלות על התדריך הספציפי, ועל הבעיות העוללות לצורך כנוצאה מעבודה שאיננה נכונה.

דוגמת שאלה לפני שיעור הזדקרות: "מה עלול לקרות עם תשתמש במאזנות מתחת לחמישים קשר"? וכו'.

כאשר החניך נותן תשובה נכונה, אני ממשיך ומקשה "מדוע יקרה כך וכך.....?". אם התשובה ל"מדוע יקרה כך וכך...." נכונה, האינדיקציה שלי היא כי החניך באמת הבין את התדריך, ולא נתן כך סתם בתשובתו את השורה התחתונה. אם החניך איננו נותן תשובה לשאלה "מדוע.....", כי אז ברור שהחניך לא התעמק בתדריך, וכי עלי לשבת אתו על הקרקע, עד שיבין.

חשיבותו של הליך למידת התדריך טרם הגעת החניך לטיסה היא מרבית. ההבדל ברמות הביצוע בין חניך שהגיע מוכן, לחניך שאיננו מוכן, משמעותי ביותר.

חניך המגיע לטיסה מוכן, יהיה בדרך כלל טוב יותר, יתקדם בקצב משביע רצון, וההוצאה הכספית הכללית שלו תהיה נמוכה יותר, מאשר חניך שאיננו נוהג כך.

אני מקפיד מאוד להסביר לכל חניך, שכל טיסה, מתחילה בחפיפת השיעורים שניתנו עד לשיעור העכשווי, כאשר הכניסה לשיעור החדש תהיה אך ורק כאשר החניך יפגין רמת ביצוע נאותה, בכל מה שעבר עד עתה. חפיפה שכזאת אינה צריכה לקחת יותר ממספר דקות מתחילת השיעור. חניך שאיננו עומד ברמה הנדרשת איננו מגיע לשיעור העכשווי, עד שהוא מגיע לרמה הנאותה, ועל כן, אני מחלק את השיעורים אותם אני מעביר לחניך עפ"י הסדר הבא:

תיאוריה/תדריך טיסה

טכניקה/הטסה נכונה

תזמון/מהלכי הביצוע

תחקיר/הפקת לקחים

על המהות התיאורטית, קרי, התדריך לפני הטיסה כבר דיברנו.

על טכניקת ההטסה הנכונה מדברים כמובן בתדריך לפני הטיסה, אולם, יש לזכור שאין אפשרות ללמד טיסה ב"התכתבות", ועל כן הטכניקה הנכונה מיושמת באוויר.

אני רואה חשיבות מרבית לתזמון הליך הביצוע. יכול להיות חניך טיסה שיודע ללמוד בע"פ את התדריך, ולבצע אותו כנדרש באוויר, אולם ללא תזמון מדויק. גם עניין תזמון ביצוע התרגיל איננו יכול להתבצע ב"התכתבות" ועל כן ישנה חשיבות מרבית לתרגולת אותה צריך לעבור חניך הטיסה. העניין החשוב באמת, מגיע בסופה של הטיסה, לאחריה

יושבים בנחת על כוס קפה ומנתחים את הטיסה שבוצעה. כמובן שהתחקיר מתמקד בעיקר על ההליכים שלא היו בסדר, על מנת שישופרו בעתיד.

חינוך:

זהו היסוד הראשוני על פי תפיסתי. ללא "חינוכו מחדש" של החניך הממוצע המגיע לשיעורי טיסה, כאשר הוא מביא לשדה התעופה את ההרגלים השונים ומשונים שליוו ומלווים אותו במהלך חייו, בין הרגלים טובים ובין הרגלים מגונים, לא תהיה אפשרות אמיתית להדריך טייס להיות טייס טוב, בטוח לעצמו ולסביבתו.

האנשים המגיעים לקורס טיס אזרחי:

כפי שכבר כתבתי בפתיח, גילאי האנשים המגיעים לקורס הטיס האזרחי נע בין 17 ל-70. המאפיינים של האנשים הללו שונים ומשונים, הסיבות לבואם לקורס הטיס גם הן שונות ומשונות. אם תיקחו במדינת ישראל 10 אנשים באופן אקראי ותשאלו אותם: מה הייתם רוצים להיות כאשר תהיו גדולים, אני סבור שלפחות 50% יאמרו: חלום חיינו להיות טייסים.

ישנה חלוקה די ברורה לעניין הסיבות המביאות את החברה הללו לקורס הטיס והיא:

1. חלום חיים מגיל צעיר, הבא לידי ביטוי אצל המבוגרים מבין החניכים, כאשר הם מתבססים כלכלית, מוצאים מקום פנוי בלוח הזמנים שלהם ויכולים להתפנות לקורס הטיס.

2. אנשים המחפשים לעצמם "סטטוס" חדש בקורות החיים שלהם.

3. אנשים הרוצים להוכיח לעצמם "שהם יכולים"

4. אנשים העוברים משבר כלשהו בחייהם, ומחפשים מפלט היכול לדעתם להוציאם מהמשבר.

5. חברה צעירים שההורים דוחפים אותם למקום שהם, ההורים, לא הצליחו להגיע.

6. אנשים שעשו ועברו כבר את הכול, ומחפשים אתגרים ריגושיים חדשים בחייהם.

7. אנשים שנפלו מקורס הטיס הצבאי בשלב כלשהו, הרוצים להשתלב בתעופה האזרחית, ועוד.

כל חניך טיסה המגיע אלי לטיסת היכרות, ומביע רצונו להצטרף לקורס, שומע ממני בשלב מוקדם זה, את העקרונות הבסיסיים, עליהם יתבססו היחסים העתידיים בייננו.

שעת המפגש לשיעור טיסה שנקבע, תהיה תמיד כאילו קבענו רבע שעה לפני. לדוגמא: אם קבענו את תחילתו של השיעור לשעה 06:30 בבוקר, על החניך להגיע לתדריך לפני טיסה בשעה 06:15 לכל המאוחר, וכן הלאה.

ביגוד – אין להגיע לשיעור עם סנדלים פתוחים.

בנות עם שיער ארוך – אין להגיע ללא גומייה המאגדת את השיער לקוקו, או לכל דבר שימנע את נפנוף שיערה בכל התא.

תדריכי טיסה – אין להגיע ללא לימוד עצמי בביתו של החניך, טרם הגעתו לשיעור הטיסה.

היו לי במהלך הקריירה שלי עד עתה, לפחות 5 חניכי טיסה שלא הצליחו לעמוד בדרישות הבסיסיות הללו. (בעיקר עמידה בזמנים) חניכי טיסה אלה הועברו על ידי למדריכי טיסה אחרים, וללא שום סנטימנטים.

הטסה:

לימוד תדריך הטיסה בע"פ לפני העלייה לאוויר. יש לזכור שתדריכי הטיסה הנם קצרים בדרך כלל. לימוד התדריך בע"פ, חוסך זמן וכסף, שלא לדבר על מוכנותו והתנהלותו הטובה יותר של החניך לפני הטיסה בזמן הטיסה ואחריה.

יש לזכור, שהטסה, הנה בסופו של דבר טכניקה. על מנת להגיע לרמת טכניקה טובה בהטסה, יש צורך למלא בדקדקנות יתירה אחרי התדריכים המפורטים הניתנים לחניך הטיסה בטרם המראתו.

זוהי הכותרת המשמעותית ביותר בכתיבת מסמך זה. אמצעי מניעה מתקשרים בדרך כלל לאלמנטים בהן משתמשות הנשים, על מנת שלא להיכנס להריון. אישה שאינה מעוניינת להיכנס להריון, תשתמש באמצעי מניעה. כאשר לא תשתמש באמצעים הללו, רוב הסיכויים שההריון הבלתי מתוכנן - יתקיים.

איך מתנהגת מדינה מתוקנת

מדינה מתוקנת אמורה לתת לאזרחיה את הכלים הדרושים על מנת שאלה האחרונים לא יפגעו. מדינה שאינה מתוקנת, אינה נותנת לאזרחיה את הכלים הדרושים, ונותנת פתרונות, בדרך כלל חלקיים, אך ורק אחרי שקורה אסון.

לדוגמא:

אתר בניה במדינה מתוקנת.

כאשר ישנו באתר בניה שביל הליכה לפועלי הבניין, שבצידי תהום פעורה, תחנך המדינה את בעלי אתר הבניה להציב מעקה בטיחות על מנת שפועלי הבניין לא יפלו חלילה לתהום.

אתר בניה במדינה שאיננה מתוקנת:

לא יבנה מעקה בטיחות, עד שאחד הפועלים ייפול אל מותו.

יערות גדולים ו/או חורשת עצים בקרבת ישובים - במדינה מתוקנת

המדינה תדאג לרכישת מטוסי כיבו אווירי מסוג CL-415 הקנדי, וזאת על מנת למזער נזקים באופן תכליתי ומיידי.

יערות גדולים ו/או חורשת עצים בקרבת ישובים - במדינה שאיננה מתוקנת

לא תרכוש את מטוסי הכיבוי המיוחדים הללו, ותפעיל כפולסטר מטוסי ריסוס קטנים שאינם מסוגלים באמת להשתלט על שריפות בהיקפים גדולים.

הערה: המסמך הנ"ל נכתב בתחילת שנת 2008. כתוצאה מהשריפה הגדולה שקרתה ביערות הכרמל ביום 2.12.2010 – הנני מצרף בזאת לינק המתאר את המטוס הימי שנבנה במיוחד לכיבוי שריפות, עליו דיברתי בזמנו. 6 מטוסים כאלה המפוזרים: 2 בחיפה, 2 בשדה דב, ו-2 בשדה תימן, יכולים לכסות את כל מדינת ישראל על רוב צרותיה בעיתות שכאלה.

<http://www.youtube.com/watch?v=3D-tbR4ykKw>

צומת דרכים במדינה מתוקנת:

יוצב במקום תמרור מתאים.

צומת דרכים במדינה שאינה מתוקנת:

יוצב תמרור מתאים רק אחרי שתקרה תאונה קטלנית במקום, אם בכלל.

נכון שהעיקרון מובן?

כאמור, זו היא הסיבה לכתיבת מסמך זה. הגעתי למסקנה שכתוצאה מאמצעי המניעה שאני נותן ו/או מקנה לחניכי הטיסה שלי, אני ישן מצוין בלילות. השימוש שאני עושה באמצעי המניעה הוא שימוש ללא פשרות.

קל מאוד להיכנס לפינות שאינן רצויות בטיסה. ישנם טייסים שהמזל משחק להם, והם איכשהו יוצאים מהפינה אליה נכנסו. אולם ישנם טייסים הנכנסים לפינה, ולצערי אינם יודעים לצאת ממנה. החוכמה היא לא להיכנס לפינה זו. המשפט הידוע "אל תהיה צודק – תהיה חכם" אומנם מתאים לכל תחום מתחומי החיים, ועל אחת כמה וכמה בתחום התעופה. אתם צריכים להבין, שאין טיסה אחת דומה לשניה. כל טיסה שונה מרעותה. טיסה בשעות הצהריים אינה דומה לטיסה בשעות הבוקר. טיסה בגובה של 8,000 רגל, אינה דומה לטיסה בגובה של 1,500 רגל. טיסה פנים

ארצית אינה דומה לטיסה בינלאומית. טיסה בימי הקיץ אינה דומה לטיסה בימי החורף. טיסה עם שמש בעיניים אינה דומה לטיסה עם שמש בגב. – וזאת למרות שלכאורה, טיסה היא טיסה היא טיסה. ממש לא!

ההקפדות אותן אני דורש מחניכי הטיסה שלי:

התנהלות

בדיקות תא, בדיקות חיצוניות, ופעולות הכנה לפני ואחרי התנעת המטוס.

בדיקות תא:

אחת מהבדיקות היא: בדיקת ברז דלק פתוח. לחניך המחפף שאיננו נותן דעתו על בדיקת ברז הדלק, אני נוקט בשיטה הפשוטה הבאה: כאשר הוא נמצא בתהליך הבדיקה החיצונית, אני סוגר לו את ברז הדלק. כאשר הוא מגיע לנקודת ניקוז הדלק בנקודת המנוע, כמובן ששום דבר איננו יוצא משם. משם הדרך להטפת המוסר היא קצרה ביותר "תאר לך טייס נכבד, שכך היית ממריא?, שהרי היית מקבל קאט מנוע מיד אחרי ההמראה!"

מניסיוני, חניך שכזה אם הוא נורמטיבי, לא ישכח לעולם לבדוק את ברז הדלק לפני הבדיקות החיצוניות.

אני מייחס חשיבות מירבית להתנהלותו של החניך על הקרקע בבדיקות החיצוניות של המטוס.

אינני נותן לחניך טיסה לדלג על בדיקה מסוימת, ולאחר מיכן לחזור אחורה לבדיקה על אלמנט שנשכח לכאורה, ולדוגמא: (הדוגמא המובאת היא חלק מהבדיקה החיצונית בכנף ימין, ולשם הדוגמא בלבד)

הליך הבדיקה המסודרת עפ"י ספר המטוס הוא לשחרר את החבל המעגן לקרקע ו/או לאבן את המטוס, ולאחריו יש לבדוק נזילות שמן ברקס ואת רפידות הבלמים בגלגל המטוס, ולאחריו יש לנקז את כנף ימין.

אינני נותן לחניך לדלג על שחרור החבל, ולקפוץ ישר קדימה לבדיקות הנוספות המתוארות לעיל, גם כשכוונתו המוצהרת היא: "תכף אני מסיר את החבל".

כבר היו דברים מעולם, וראינו גם בארצנו הקטנה אבנים מתעופפות בשמים מתחת לכנפיים, וזאת בגלל דילוג על עבודה מסודרת ושיטתית.

הנעת המטוס:

הנעת המטוס מתבצעת ללא אוזניות, וזאת על מנת לשמוע את רעש ו/או רחש המנוע. נכון, ישנם אינדיקציות אותם אנחנו בודקים עם הנעת המטוס, אולם כדאי מאוד גם לשמוע רעשים ורחשים מוזרים הבוקעים מהמנוע ו/או מכל מכלול המטוס. רעשים אלה אינם יכולים להישמע עם האוזניות. לאחר הנעת המטוס וביצוע כל הפעולות הנדרשות לאחר ההנעה, מרכיבים את האוזניות על הראש לפני התזוזה.

בדיקות לפני המראה:

נכון, על הדברים הבאים שאכתוב תחת הכותרת הנ"ל, לא בוחנים לטיס פרטי, אולם לא המבחן העתידי של החניך נמצא לנגד עיני, אלא הבנתו וכשירותו של הטייס לעתיד בכל מה שהוא עושה, ולפחות ברמה הבסיסית.

עם פתיחת המנוע ל-1,700 סל"ד, (C-152/172) ולפני בדיקת מגנטו, אני דורש מחניכי לבצע 3 בדיקות מקדימות:

מד יניקה – טווח ירוק

מד אופק מלאכותי – לייצב על האופק

צ'ק גירו

הבדיקות הללו חשובות ביותר. יש לזכור כי על פי ספר המטוס הווקום המסופק למכשירי הג'ירו יהיה בהספק תקין, אך ורק אם אינדיקציית הווקום תהיה בטווח הירוק. לאחר שמצאנו כי אכן כך הדבר, נכוון את מד האופק ואת המצפן הג'ירוסקופי על פי המצפן המגנטי, שהרי רק כך נקבל חיווי מצפני מדויק. יש לזכור שאם אינדיקציית הווקום

אינה מראה טווח ירוק, כי אז האינדיקציות שייראו על מכשירי הג'ירו שצוינו להלן, לא יהיו מדויקים, וזאת על פי הרשום בספר המטוס.

ריצת המראה:

האינדיקציות עליהן חייב לתת הטייס את תשומת ליבו העיקרית בריצת המראה, הן החשובות ביותר לתחילתה של הטיסה הבטוחה. הן אם מדובר במטוס מסוג צסנה והן אם מדובר במטוס מסוג בואינג 747.

אקדים ואומר, שבמשך הקריירה התעופתית שלי, יצא לי לבטל כ-25 המראות בערך, בגלל סיבות אמיתיות שונות ומשונות. אינני זוכר ולו חניך אחד שלא עבר אצלי לפחות שתי עצירת המראה בגין אי התייחסות נאותה לאינדיקציות המחייבות אותו לעניין ריצת חשובה מעין כמות זו. ישנם חניכים שנאלצתי לבטל את המראתם גם 10 פעמים במהלך הקורס, עד שתפסו את העיקרון, והבינו את חשיבות העניין.

היו כמה חניכי טיסה (לא רבים) ששום דבר לא עזר בנושא זה. כאשר היו פותחים מנוע לריצת המראה, היו מתהפנטים על המסלול, ושום דבר לא עניין אותם יותר. חניכים כאלה "זכו" אצלי לקבל את "המכה בראש" בשיטה הבאה: כאשר סיימו את בדיקתו החיצונית של המטוס, ונכנסו לקוקפיט, הייתי חוסם להם את צינור הפיטו מבלי שישומו ליבם לכך. כמובן שבריצת המראה מד המהירות לא הגיב. היו כאלה שראו כי מד המהירות אינו מגיב, ציינו זאת בקול רם, והמשיכו את ריצת המראה!

והיו כאלה שכלל לא שמו ליבם לעניין. לכולם נתתי להמשיך בריצת המראה. ההלם שקיבלו החניכים היה כאשר הראיתי להם שאין מד מהירות. "מה עושים עכשיו?" נהגתי לשאול בתמימות, וכמובן שביטלתי את ריצת המראה. הסברתי להם שאין אפשרות לקבל תחושת מהירות באוויר כמו תחושת המהירות אותה אנחנו כולנו יודעים לקבל על הקרקע כאשר אנחנו נוהגים ברכב. נתתי להם את האפשרות לנחות כאשר מד המהירות מכוסה בפיסת פלסטיק, לכאורה, ללא מד מהירות עובד.

כולם ראו מהר מאוד שבפינל הם מזדקרים הרבה לפני שהגיעו למסלול, ו/או לחילופין מגיעים מהר מאוד למסלול ו"גומרים" אותו, ללא יכולת נחיתה של ממש.

גם חניכים אלה, חונכו לבסוף להתייחס לאינדיקציות המראה כפי שמתחייב.

ההתקשות שלי על בדיקת האינדיקציות בריצת המראה ללא כל פשרות – היא התקשות המצילה חיים. במאמר מוסגר אומר, שמטרידה אותי העובדה של טייסי השבת, שאינם מגיעים להתרענן מידי פעם עם מדריך טיסה. ה"חיסכון" הזה עלול לעלות בחיי אדם!

דובר כבר רבות על שיטת ההדרכה הנהוגה במדינת ישראל, ישנם המכנים את השיטות המרכזיות כ"השיטה האמריקאית" וכ"השיטה הישראלית"

אינני יודע מהיכן הגיעו המונחים הללו, ולדעתי מונחים אלה אינם בדוקים די הצורך, אולם, אנסה בקצרה להסביר למה התכוון המשורר כאשר הגדיר וסיווג את שתי השיטות השונות.

ה"שיטה האמריקאית" לכאורה שיטה זו באה ללמד את חניך הטיסה להגיע לנחיתה עם מנוע – כל הדרך, עד לנגיעה.

ה"שיטה הישראלית" לכאורה שיטה זו באה ללמד את חניך הטיסה להגיע לנחיתה בגלישה, ללא כוח מנוע, עד לנגיעה.

אני רושם "לכאורה" היות ואם נתייחס לשיטה האמריקאית המתוארת לעיל, תלוי היכן למד החניך באמריקה. ישנם מקומות בהם מלמדים כך, וישנם מקומות בהם מלמדים אחרת.

אני משלב את שתי השיטות יחדיו. ההתחלה אצלי הינה שיפוט למעבר לגלישה בנקודה קרקעית נבחרת, וזאת עפ"י ובהתאם לרוח השוררת במקום, והגעה לשדה לנגיעה ללא כוח מנוע.

לאחר שהחניך הוכיח יכולת שיפוט טובה, והבנה משביעת רצון על מגבלות הרוח ומיקום השיפוט בהתאמה, וכמו כן, הבין את תכונות המטוס עפ"י נתוני ה-LD/MAX בגלישה, אני עובר לשילוב בין מעבר לגלישה מוקדמת, ושימוש נכון בכוח מנוע בהתאמה.

חניך שאיננו מגיע ליכולת משביעת רצון בשתי השיטות גם יחד, איננו זוכה לצאת אצלי לסולו, עד שהוא מוכיח אחרת. הגובה אליו יש להגיע לתחילת הפיינל:

אני מקפיד מאוד ללמד את חניכי להגיע לתחילת הפיינל בגובה של 500 רגל מעפ"ש. אם זה ללא כוח מנוע ואם זה עם כוח מנוע. זהו הגובה האופטימאלי שממנו ניתן לשמור על קו הגלישה המתאים, אם או ללא כוח מנוע, תוך כדי שיפוט להורדת מדפים. כל גובה אחר, נמוך ו/או גבוה, עלול להיות בעייתי לחניך הטיסה ו/או לטייס החדש.

יש לזכור, כי מהירות עודפת מתורגמת בסופו של דבר ל"הרווחת גובה". פקטור הגובה בלבד איננו מספיק, ועל הטייס להיות בגובה נתון זה במהירות המומלצת הנתונה בספר המטוס הספציפי עליו הוא טס.

במטוסי C59/172 המהירות המומלצת לתחילת הפיינל היא 65 קשרים.

הסבר קצר על המונח "הרווחת גובה".

כאשר אנו באים לצלע הבסיס, לקראת כניסה לפיינל, אנו שופטים בנקודה קרקעית מסוימת את המיקום בו נעבור לגלישה לדוגמא. בהנחה שהשיפוט הקרקעי למעבר לגלישה בהקפה הראשונה היה כאשר היינו במהירות של 80 קשרים, וההגעה לנגיעה הייתה בהתאם לכללים, נגיעה באזור הזברה, צריך להיות ברור לכל טייס, שאם נקודת השיפוט הקרקעית בהקפה הבאה תהיה בדיוק באותה נקודה (הרוח ללא שינוי) אולם במהירות של 100 קשרים, הרי שכאן "נרוויח" את הגובה, כתוצאה מהמרחק ומהזמן שהטייס יעבור, עד שמטוסו יקטין את המהירות למהירות המומלצת, קרי, 65 קשרים. "הרווחת" הגובה מתבטאת בזאת ששקיעת המטוס תתחיל מאוחר יותר, ולא באותה נקודה קרקעית מההקפה הקודמת. יש להבין זאת ולתרגל בהתאמה, על מנת שלא יוצרו געויות גבוהות למסלול (למסלול קצר במיוחד) כתוצאה משיפוט מעבר לגלישה במהירות גבוהה.

שבירת גלישה והצפה:

בסוגיה זו, ישנן כמה גישות שונות בשאלה: מה נכון יותר. אינני נכנס לסוגיה של מה נכון יותר, אלא איך אני מלמד את חניכי, והנימוקים שבצידם. ישנם הגורסים שאחרי שבירת הגלישה ובהצפת המטוס, החניך/טייס צריך להביא את אף המטוס גבוה, מבלי יכולת לראות את המסלול. אני שולל גישה זו מכל וכול. אין ספק שמקצוענים יכולים לבצע זאת ללא כל בעיה, וזאת מתוך ניסיונם, אולם כאן אנו מדברים על חניכי טיסה בשעותיהם הראשונות, כאשר הרבה חלב עדין נסוך על שפתותיהם. לחניך שאיננו רואה את המסלול אחרי שבירת הגלישה, אין את התחושות הנכונות ביחס לגובה המטוס מעל הקרקע, ומכאן הדרך להתרוממות גבוהה מעל המסלול, ולאחר מכן האפשרות לכניסה להזדקרות, קרובה מאוד, ובפרט כאשר מזג האוויר איננו שפיר ובכלל.

ישנם הגורסים לשיטה זו "מה הבעיה, שהחניך יסתכל הצידה ויראה את גובה המטוס מהקרקע". אני מעדיף חניכים וטייסים המסתכלים קדימה ושולטים באף המטוס עד לנגיעה הסופית.

לשיטתי, אחרי שבירת הגלישה ב"קומה הראשונה", (קומה ראשונה = כ-3 מטרים מהקרקע), מגיע שלב ההצפה.

ההנחיות שלי הן כדלקמן:

החזקת ציר האורך של המטוס על ציר האורך של המסלול.

החזקת המטוס בשלב ההצפה, תוך כדי התקדמות ושקיעה, עד ל"חניקת" פוטנציאל המהירות למקסימום.

הנגיעה תהיה עם אף מורם קמעא, ועל הגלגלים הראשיים.

הטכניקה:

עם שבירת הגלישה וההתייצבות בגובה ההצפה, (תחילת גובה ההצפה = כ-מטר אחד מעל פני הקרקע)

החזקת אף המטוס בצורה כזאת, שתמיד ובכול מצב, יראה החניך/טייס את אמצע, וסוף המסלול. מצב זה לשיטתי, נותן את השליטה המיירבית לנחיתה בטוחה,

ומונע מצב של התרוממות אף המטוס מגובה ההצפה, כתוצאה מאפקט הקרקע ו/או כתוצאה ממשב רוח היכול להרים את המטוס להזדקרות.

יש לזכור תמיד, שעם ההתקדמות, ושקיעת המטוס קדימה בשלבי הצפת המטוס, אנחנו מגדילים בהדרגה את זווית ההתקפה, אף המטוס מסבב שמאלה כתוצאה מ-P FACTOR + הזרם של הגף (פרופלר) העולה, שפוגע במדף השמאלי המורד, ומסבב את אף המטוס גם כן שמאלה. ועל כן, יש להשתמש ברגל ימין על מנת להחזיק את ציר האורך של המטוס על ציר האורך של המסלול, וכמו כן, להשתמש בהצלבת הגאים,

(CROSS CONTROL) על מנת שכנף שמאל לא תרומם, דבר העלול לקחת את המטוס לימין ציר המסלול.

זה נכון למצב שאין רוח ו/או שהרוח היא רוח אף. כאשר ישנו רכיב של רוח צד, משמאל לדוגמא, רגל ימין תהיה לחוצה על דוושת הגה הכיוון, וכנף שמאל תהיה מורדת שמאלה – לתוך הרוח, על מנת:

לגעת תחילה בגלגל שמאל, ולאחריו בגלגל ימין, ולבסוף בגלגל החרטום.

רוב החניכים כמו גם לא מעט טייסים שאינם מגיעים בתדירות מספקת לטיסותיהם, אינם מבינים את השפעת אפקט הקרקע בגישה לנחיתה, ועל כן אתן הסבר קטן, על רגל אחת:

כאשר טייס שובר את הגלישה בגובה נמוך מהקומה הראשונה, קרי, נמוך מ-3 מטר, הוא נכנס לאפקט הקרקעי המקסימאלי ביותר, מקום בו ישנו עילוי נוסף על המטוס,

חוץ מהעילוי הטבעי שנוצר כתוצאה מהפרשי הלחצים מתחת ומעל הכנף. עילוי נוסף זה, שנוצר כתוצאה מכרית אוויר סטטית מתחת לכנף, מרים את המטוס למעלה.

מצב זה יכול להיות מסוכן מאוד לטייס שאיננו מיומן, שאיננו יודע לרסן את המטוס, ושאינו יודע להשתמש נכון עם כוח המנוע.

לחילופין, כאשר טייס שובר את הגלישה גבוהה מהקומה הראשונה, גם כאן יכול המצב להיות מסוכן, כתוצאה מחוסר מיומנות בתפעול מצבי אף וכוח מנוע, ו/או חוסר מיומנות בהליכה סביב, אם בכל.

הערה: שימו לב שאינני נכנס לסוגיית תדריך הטיסה כלל וכלל. אינני נוהג לרשום עצות דרך הכתב בסוגיות של "איך לעשות ומה לעשות במצב זה או אחר", היות ולימוד טיסה בהתכתבות, יכול להסתיים באסון.

הליכה סביב:

זוהי האופרציה החשובה והמורכבת יותר, מכל שאר האופרציות הקשורות לטיסה, וזאת על פי עניות דעתי. אין זה משנה אם הולכים סביב בצסנה 152 ו/או בבואינג 747.

הליכה סביב על כל משמעויותיה, היא אופרציה שחייבים:

א. להבין את המשמעויות שלה

ב. להתאמן בה.

לצער, רבים וטובים, בכל העולם כולו, מצאו עצמם באדמה כתוצאה מהליכה סביב שהייתה:

א. בלתי מתוכננת מראש

ב. לא נכונה בהליך הביצוע.

ג. ללא שליטת הטייס על המטוס כתוצאה מכשל מערכתי בתצורת המדפים. (נדיר מאוד)

אני מקפיד מאוד, שכול חניך יבצע מספר רב של הליכות סביב, מכול גובה, ובפרט מגבהים נמוכים. חייב לבוא הסבר מקדים ומקיף על המשמעויות של הליכה סביב בכמה היבטים:

א. השפעת זרם הפרופלר והנובעים ממנו.

ב. אופרציה נכונה כתוצאה מכך.

ישנם חניכים/טייסים החושבים שללכת סביב זו בושה. שטויות במיץ עגבניות! קבלת ההחלטה על הליכה סביב מזכה את הטייס בשתי נקודות טובות לזכותו.

ישנה אמרה ידועה האומרת "אם יש ספק, אין ספק". משמעותה של אמירה זו היא, אם יש ספק, לך בכל מקרה על הצד המחמיר, ובצע פעולה נוספת שתתקן את המצב שאיננו נראה טוב לכאורה.

הטייס, בהגיעו לפיינל, חייב לקחת בחשבון את האפשרות של הליכה סביב ולהתכונן אליה מכמה סיבות:

1. ראה שאיננו יכול להגיע בבטחה לנחיתה.

2. ישנו מטוס על המסלול שעדיין לא פונה.

3. קיבל הוראה, אפילו מאוחרת מהפקח.

כאשר טייס מתכנן בראשו את ההליכה סביב טרם נתנה ההוראה, הביצוע יהיה פשוט מאוד. כאשר הטייס מקבל הוראת הליכה סביב באופן בלתי צפוי, איננו מתכונן אליה, ואיננו מוכן מנטלית לביצוע, טייס זה נמצא בבעיה אמיתית.

ניווט

מדינת ישראל איננה משופעת במרחבים גדולים כתוצאה משטחה הקטן – כ-21,000 ק"מ מרובע בלבד.

שיטחה של ארה"ב הוא כ-9,631,000 ק"מ מרובע. מצאו את ההבדלים.

העובדה שמדינת ישראל כה קטנה, ושצורתה הגיאוגרפית צרה מאוד, מקשה מאוד על טיסת ראייה חופשית כמו בארה"ב, אירופה או אוסטרליה, ועל כן דורשת מאתנו הטייסים לבצע נתיבים קצרים מאוד יחסית לעולם הרחב, קצרים וצפופים. במדינת ישראל טסים בטיסת כטר"מ (CVFR) - (כללי טיסת ראייה מבוקרת) כללי טיסת ראייה (VFR) רגילים החלים על מרחבי אוויר בלתי מבוקרים, כפי שהם מוגדרים ע"י אירגון התעופה הבינלאומי (ICAO) – אינם ישימים במדינת ישראל, פרט לאזורים מצומצמים ומוגדרים, בהם מבוצעות טיסות בכלי טיס מסוימים (אז"מ לדוגמא), וזאת כתוצאה מהרבה שטחים סגורים לטיסה.

טיסת ראייה במדינת ישראל, היא כאמור טיסה מבוקרת, ונקראת טיסת ראייה מבוקרת, שיטת טיסה המותרת מרחב אווירי קטן ומצומק מאוד לתעופה האזרחית. ועל כן, אנחנו נדרשים ללמד בהקפדה יתרה את שיטת ה"ניווט המדעי", וזאת על מנת שלא יוצר מצב בו חניך ו/או טייס ילך לאיבוד במרחב האווירי, ושיוכל להזדהות תמיד, ובכל מקום. איננו נכנס לשאלה אם שיטה זו טובה או לא, אני רק מציין את העובדה שבגינה אנחנו נאלצים ללמד שיטת ניווט זו. שיטה זו "הניווט המדעי" מתבססת על הזדהות מרבית עם הנתונים הגיאוגרפיים (הולכה מהגדול לקטן) וכמו כן על ניתוח הרוח. במדינת ישראל טיסות ה-CVFR, הן כמעט כמו טיסות ה-IFR, (טיסת IFR=טיסת מכשירים) היות ונתיבי הטיסה כולם הם נתיבים העוברים בנקודות קרקעיות מדויקות, ובגובה נתון. כמו כן, יש צורך לדווח בקשר בנקודות דיווח חובה, ו/או בנקודות אחרות לאורך הנתיב, עפ"י בקשתו של הבקר האווירי. רוחבו של נתיב טיסה במדינת ישראל הוא 1 ק"מ לכל צד ממרכזו.

לידיעתכם, חניך טיסה במדינת ישראל חייב להיות בקי בנוהלי רדיו ולעבור מבחן רמה בכתב ובע"פ בהתאמה. לפני שהחניך מקבל את רישיון הרדיו טלפון,

הוא איננו מורשה לבצע טיסת סולו במרחב. טיסות הסולו היחידות שהוא מורשה להן, הם בתחום ההקפה ובתחום אזורי האימון הקרובים לשדה התעופה ממנו הוא יוצא. (בסביבות 10 מייל ימי משדה הבית שלו)

במדינת ישראל אסור לטוס ללא טרנספונדר תקין, (מכשיר בו מייילים תדר מסוים המוקצה לטוס הספציפי, אותו יכול הבקר לראות על מסך המכ"מ, ולקבל את האינפורמציה הבאה: גובה המטוס, מהירותו, כיוון טיסתו ואות הקריאה שלו) מכיל עפ"י תדר אישי המוקצה לכל מטוס ומטוס.

חניך/טייס שלא ידע ו/או לא יכיר את נתיב הטיסה בו הוא טס, יוכל בנקל להיכנס לאזור האסור בטיסה, ומשם הדרך לצרות גדולות קצרה מאוד. יש לזכור שמדינת ישראל עסוקה רוב שנות קיומה בהישרדות ביטחונית, כתוצאה ממלחמות וטרור שנכפו, ועדין נכפים עליה. סיבה זו לבדה, מונעת את המטוסים האזרחיים לעבור מעל אוכלוסיות ערביות עוינות המתגוררות בשטחים המוחזקים על ידי המדינה, וזאת כתוצאה ממלחמת ששת הימים.

שמירת גובה:

במדינת ישראל ישנם מקומות בהן הפרדת הגבהים היא 300 רגל בלבד. זו היא הפרדה תת תקנית, אולם מאושרת ע"י המדינה. הפרדה תת תקנית זו (במקומות מסוימים) הנה הפרדה מסוכנת מאוד לטעמי, הפרדה העלולה להביא להתנגשות בין מטוסים. ועל כן:

אינני מתפשר על אי שמירת גבהים כלל וכלל!, שמירת גובה אצלי היא קודש הקודשים.

ניסיוני בהדרכה לימד אותי עם השנים, שההתעקשות על שמירת הגבהים, הופכת את הטייס לטוב יותר מהטייס הממוצע, וזאת בגין חלוקת קשב מצטברת – טובה יותר.

אמצעי המניעה עליהם אני מקפיד בכל האמור לעיל, ימנעו את החניך/טייס מלדלג על בדיקות החובה החיצוניות, לדלג על אינדיקציות חיוניות, וטיסתו לא תופרע ע"י:

הטסת אבנים מתחת לכנפיים

מכסה שמן פתוח

טיסה ללא דלק

טיסה ללא כוח מנוע מספק בהתאם להוראות יצרן המטוס

טיסה ללא חיווי תקין לטמפרטורה ולחץ שמן

טיסה ללא מד מהירות

הגעה שאיננה בגובה הנכון לתחילת הפיינל

שבירת גלישה בגובה שאיננו מתאים (מוקדם או מאוחר)

נגיעה מוקדמת ו/או מאוחרת במסלול

שמירת גבהים לא נכונים.

לסיכום:

תוצאות העבודה שלי בעשר השנים האחרונות, מראות כי ההתמדה, השמירה על העקרונות הבסיסיים וההתעקשות על הפרטים הקטנים כמו על הגדולים,

יוצרים טייסים טובים יותר, לעצמם ולסביבתם. יש לזכור שרובם של הטייסים הפרטיים (בכל העולם) עוברים את קורס הטייס שלהם על מנת ליהנות. רצוי וחשוב מאוד שטייסים אלה יחזרו לבני משפחתם בשלום אחרי כל טיסה.

טייסים שכוונתם לאחר קורס הטיס הפרטי, להמשיך ולהתקדם בקורסי הטיס המקצועיים יותר, והמעוניינים יום אחד להפוך את תחביבם למקצועם, מגיעים לקורסים המקצועיים טובים יותר, והמדריכים שלהם כמעט ואינם צריכים להתעסק אתם בבעיות בטיחות, הטסה וחלוקת קשב.

לדעתי – חשוב מאוד:

כפי ששמתם לב, אינני מתייחס לסוגיית נחיתת אונס במסמך זה. הסיבה היא פשוטה מאוד, אין אפשרות ללמד טיסה בהתכתבות כפי שכבר נרשם, והתייחסות לעניין תרגול נחיתת אונס, לא תהיה נכונה כאשר היא מועלית על הכתב. אולם, על עניין אחד משמעותי הייתי רוצה להתעכב, עניין הנוגד את תקנות הטייס במדינת ישראל, והוא, הגובה המינימאלי בו נדרש המתרגל ללכת סביב אחרי ביצוע התרגיל.

הגובה המינימאלי בו נדרש המתרגל ללכת סביב עפ"י תקנות הטייס במדינת ישראל הוא 500 רגל מעפ"ש. על פי עניות דעתי וניסיוני הרב בהליך זה, גובה זה הנו גובה גבוה מידי, שלא יכול לתת לחניך הממוצע את התחושה הנכונה לעניין הגעה בטוחה ו/או שאיננה בטוחה לשדה הנבחר.

אם זה היה תלוי בי, הייתי מציע להוריד את הגובה המינימאלי לגובה של 100 רגל, ובלבד שהמתרגל יהיה עם מדריך טיסה מוסמך, ושהשדה הנבחר לביצוע התרגיל, יהיה שדה מתאים בגודלו ובכשירותו, לקלוט את המטוס לנחיתה, במידה ודבר מה ישתבש תוך כדי תרגול זה, וזאת על מנת שהתחושה אותה יקבל המתרגל תהיה תחושה הקרובה ביותר למציאות.

מילה אחת על הנוהל הכתוב לעניין תרגול נחיתת אונס: כתוב שיש לפתוח דלתות כאשר נגמרו כל הליכי הביצוע לעניין הנ"ל, ולקראת נגיעה. אני יודע בוודאות שרוב רובם של המדריכים אינם מקפידים על נוהל זה. אני מקפיד מאוד על נוהל זה עם חניכי הטיסה שלי, וזאת על מנת למנוע:

א. יבצעו נחיתת אונס מושלמת, אולם לא יוכלו להיחלץ מתא הטייס כתוצאה ממכה בלתי רצויה במפגש עם הקרקע, שתנעל את הדלתות.

ב. יבינו שאין מה לחשוש מהליך זה, נהפוך הוא.

על פי עניות דעתי, רק תרגול מלא על פי המוצע בפרק זה, יביא את הטייס שנאלץ לבצע נחיתת אונס אמיתית, לבצע את הדברים הנכונים במידה ויאלץ לעשות זאת.

בשולי הדברים:

לאחרונה נודע לי על תופעה התופסת תאוצה, מתרחבת במקומות מסוימים בעולם ומדאיגה אותי מאוד. אני יודע שיהיו אנשים שירימו גבה למקרא הדברים הללו, טייסים, ואלה שאינם טייסים, ובוודאי האנשים שדברי אלה מכוונים אליהם. כדאי לשים לב לעניין, ולחשוב עליו.

ישנם מדינות מסוימות, הנחשבות מדינות מתוקנות לכאורה, באירופה לדוגמא, מאפשרים לטייסים עם ניסיון כולל של 150 שעות טיסה על מטוס חד מנועי (צסנה 152/172) לקבל רישיון מסחרי, שלאחריו הם מתקבלים לחברות תעופה גדולות, נשלחים על ידם לאימון סימולטור על איירבס 320 לדוגמא, ומשם היישר לתא הטייס כטייסי משנה!!!

מטרידה אותי מאוד העובדה שישנם בעולם מאות מטוסים, המכילים בתוכם בין 250 ל-400 נוסעים, כאשר טייס המשנה הוא ילד בן 22, שבינו לבין תעופה, כמעט ואין כלום! תארו לעצמכם מה יקרה, לו הקברניט יצא מכל פעולה כתוצאה מכל סיבה אפשרית? התקף לב, שבץ מוחי, שיכרות ואו סתם קלקול קיבה.

מה יעשה הילד בן ה-22 עם 200 שעות ניסיון על צסנה 172 כאשר המטוס יקלע לחירום, שעל סיפונו 250 נוסעים?

הדברים אומנם נשמעים דימיוניים, אולם לא כך הוא. הדברים הנכתבים על ידי, אמת הם, וחייבים להיכנס למודעות הציבור בארצות שאכן כך הוא הדבר, על מנת שהממשלות הנותנות גושפנקא לדבר, יעשו חושבים מחדש, ומהר.

אני יודע שבארצות הברית של אמריקה הגדולה, ישנו חוסר של אלפי טייסים מקצועיים, כמו בהרבה מדינות אחרות בעולם. מדוע הממשלות אינן נותנות את הדעת על סוגיה זו, ואינן מאפשרת גישה פתוחה לכל בעל מקצוע, מכל מקום בעולם, להגיע ולתת שירותיו?

האם אחות בבית חולים, (מבלי לזלזל בה חלילה) המקבלת היתר עבודה בארצות הברית באופן מידי, המטפלת ב-10 חולים לדוגמא, חשובה לביטחון הציבור יותר מטייס מקצועי ומיומן המוביל במטוסו 400 נוסעים? הרי ברור לכל כי חס וחלילה אם תקרה תאונה עם מטוס שכזה מעל עיר כלשהי, האסון שילווה את העיר ו/או המדינה הזו, ילווה אותה

בטראומה נוראית עשרות שנים קדימה. ההפסדים הכלכליים שיגרמו יהיו מיליארדי דולרים, וכלכלתה של המדינה עלולה להיפגע עשרות מונים כתוצאה מתופעות לוואי העלולות לצמוח מתאונה שכזאת.

באיזה שהוא מקום, אני חושש שמדיניות זו, של טייסי/ילדי האיירבס ו/או הג'מבו כטייסי משנה, מהווה הונאת ציבור האזרחים התמימים, הטסים בכל רחבי העולם, ומשלמים במיטב כספם. אין לי ספק, כי לו ידעו נוסעים תמימים אלה, בידי מי מופקדים חייהם, אני בספק רב אם היו מוכנים לכך וממשיכים לטוס!

צריך להבין, שבחור בן 22, מוכשר ככל שיהיה, יכול להיות הכדורסלן ו/או הכדורגלן ו/או האצן הטוב והמוכשר ביותר בעולם. אולם לא כך הוא, בבחור בן 22, שיהיה מוכשר ככל שיהיה, המופקד על המערכות הנמצאות במטוסים הגדולים. המערכות הגדולות והמורכבות הללו, זקוקות לטייס בעל ניסיון טיסה, ניסיון חיים ובשלות מספיקה, לעניות דעתי, רק אחד שכזה יכול לקחת אחריות על מאות אנשים.

זו היא דעתי הפרטית - תחשבו על זה.

במדינת ישראל קיימות 3 חברות תעופה גדולות. בחברות הללו מתקבלים רק טייסים בעלי ניסיון מוכח רב, שכאחריהם אלפי שעות טיסה. הקפדה זו איננה ראויה לשבח מיוחד, היות ואני רואה זאת כדבר הטבעי ביותר, וכך צריך לנהוג. באחריות ומקצועיות. החשש שלי הוא, שכתוצאה מעלותם הזולה של "נערי הקוקפיט", ו/או בגלל חשיבה אסטרטגית שגויה של מדינות מסוימות, יוצר מצב של סיכון בטיחותי אמיתי, שתוצאותיו עלולות להיות הרסניות.

ברור לכם הקוראים שאני כותב את הדברים הללו כאשר אני חף מאינטרס כלשהו. אני כותב את הדברים הללו, היות ומישהו צריך להעיר את מקבלי ההחלטות, כל אחד במדינתו הוא.

תחשבו על זה, ואם איכפת לכם – תפעלו לשנות תופעה מדאיגה זו.

יוסי כהן – מדריך טיסה

ישראל