

החלטות קשות

נכתב על ידי Jay Hopkins, תורגם על ידי איציק מה-יפית, מתוך FLYING מתאריך 24.11.2010.

הערת המתרגם: אלה מבינו שהטיסה עבורם היא חוויה מופלאה, לא תמיד יודעים מתי לעצור, לחשוב רגע ולבחון האם אנחנו כשירים לטיסה הבאה. המחבר מתייחס לכך במאמרו שלמטה. למרות שבמרבית המקרים הטיסות בארצנו הקטנה אינן דומות לאלו שמעבר לאוקינוס, עדיין יש מקום למחשבה נוספת. המחבר היה אמיץ מספיק להצביע על ניסיונו האישי בנושא.



במהלך התקופה של 18 שנה שאני כותב עבור flying, קיבלתי זוג מכתבים זועמים מטייסים אשר, מסיבה כלשהי, חשבו שהמאמר שכתבתי היה מכון אליהם אישית. הם טענו בתקיפות שהם לעולם לא יעשו טעות מהסוג שאני כתבתי עליה. עבורי זו אחת מהגישות המסוכנות בטיסה. כולנו יצורי אנוש. כולנו נתונים ללחצים, פיתויים וטירדות, וכולנו עושים טעויות. כאשר אני קורא דוח תאונה, מרבית הזמן אני חושב, "הנה, בחסדי האל אני אלך!" אם הייתי באותו המצב, תחת אותו הלחץ, הייתי יכול בהחלט ליפול לאותה המלכודת. במספר מקרים אני יכול להיזכר בטיסה מסוימת שבה למעשה התחלתי להדרדר לאותו המצב, אולם עקב צרף נסיבות של מזל טוב וכישורים, הצלחתי לחיות בכדי להמשיך לטוס.

לטוס בבטיחות מטיסת ההיכרות הראשונה שלנו עד לדקה האחרונה שלנו בתא הטייס, הינה עניין של קבלת אלפי החלטות קשות, לעתים במשך זמן קצר ביותר ללא אזהרה מוקדמת ובהתבסס על מידע מוגבל או אפילו לא מדויק, לעתים בעודנו עייפים וחשים לחץ להגיע ליעד. הדבר דורש טייס כשיר וממוקד לחלוטין בטיסה בכדי להשלים משימה זו, ומסיבה זו עייפות ולחץ לעתים קרובות מעורבים כשטייס כשיר ובטוח עושה טעות המובילה לתאונה. בעוד שזה יכול להיות קשה להחליט לחזור לאחור או להמשיך ליעד החלופי עקב מזג אוויר, יתכן וההחלטה הקשה ביותר מכל הינה להחליט לא לטוס עקב לחץ, עייפות או גורמים אישיים אחרים.

לאחרונה כתבתי על מספר תאונות שבהן היה ברור שהעייפות ו/או לחץ שיחקו תפקיד משמעותי. למשל, קנדי הצעיר היה תחת לחץ עסקי ואישי כבד כאשר המריא מאחור באותו הערב בכדי לטוס ל-Martha's Vineyard. אם היה מבצע את הטיסה למחרת בבוקר לאחר שנת לילה טובה וארוחת בוקר טובה, כנראה שהיה מגיע בביטחה. אולם לאחר תום יום ארוך ולחץ, הוא בוודאות גרד את הקצה של מעטפת ביצועיו האישיים בכדי להמריא בטיסתו השניה בלילה כטייס מפקד במטוס Complex¹ לטיסה מעל המים דרך מרחב אווירי צפוף.

מספר טייסים ספרו לי על מצבים בהם הם קבלו החלטה קשה להפסיק לטוס עד אשר הפרעה מסוימת חלפה. אחד מהם היה טייס קוברה צבאי שהיה מעורב באי הסכמה ממושכת עם טייס המשנה שלו, עד למצב שבו הם הפסיקו לדבר אחד עם השני. קל לתאר את הסכנה במשימה של טיסה קרבית או אימון נמוכה במסוק קוברה במצב זה. ליזכותו, הוא פנה למפקדו, הסביר לו את המצב וביקש סיוע להפגת המתח לפני ששבו לטוס ביחד שוב.

טייס אחר היה שרוי בתהליך גרושין מכוער. הוא הצליח להתמיד במטלות הטיסה שלו במהלך חודשים רבים של הופעה בפני בית המשפט ועורכי דין. כשעמד בפני השבועיים האחרונים שלפני הפסיקה, הוא הבין שהלחץ וההפרעות היו יותר מדי בעבורו בכדי שיתפקד בבטיחות בתא, לפיכך קרקע עצמו ממטלות הטיסה במהלך שבועיים אלו. הוא עדיין התייצב לעבודה והביא תועלת בטפלו

¹ בשפה התעופתית הכוונה למטוס קל בעל כני נסע מתקפלים ומדחף פסיעה משתנה.

בנושאים שאף אחד אחר לא רצה לעסוק בהם, אולם הוא הבין שהוא לא יהיה בטוח בתא בשבועיים לחוצים אלו.

ההחלטה הקשה שלי אירעה לפני שנתיים. מרבית טיסותי במהלך השנים האחרונות היו כמדריך וטייס בוחן לטייסת המשמר האזרחי המוטס (CAP – Civil Air Patrol) בעירי פייסון שבאריזונה. כמו כן הייתי גם קצין הבטיחות של הטייסת. הטיסות השתנו מטיסות בחינה עד לתרגילי חיפוש והצלה לגיחות אמיתיות, שלעתים חייבו הרבה שעות טיסה בגובה נמוך באזור הררי. בעוד שניהנתי בטוס ב CAP – וחשתי שאני נכס לטייסת, כמות הזמן שהקדשתי לנסיעות כיועץ הגביל את הזמן שיכול הייתי להקדיש לפעילויות ולטיסות ב CAP –, וחשתי שאני בקושי שומר על רמת הכשירות שלי עצמי.

ואז אובחנה אשתי כלוקה בסרטן המעי ועברה ניתוח חירום. לאחר החלמתה מהניתוח, היה עליה לעבור דירה לפניקס כך שתהיה קרובה למתקן בו תקבל טיפולים כימותרפיים קרוב לשנה. דבר זה שם אותי תחת לחץ נוסף, כיוון שאמי חייתה עימנו והיה עלי לארגן מישהו שיטפל בה כל אימת שהייתי מחוץ לעיר. בסופה של אותה שנה התברר שעל אמי לעבור לדור מוגן ואני צריך לעבור לטוסון, שם יכול הייתי להשגיח עליה, בעודי מנהל את העסק שלי, כותב את המאמרים עבור *flying* ומנסה לתמוך באשתי שהמשיכה את טיפולי הכימותרפיה שלה בפניקס.

בנקודה זו הבנתי שעם כל הלחץ מעסקי וחיי האישיים, לא הייתי בטוח במטוס כיוון שלא אהיה מסוגל להקדיש את הזמן הנדרש להתכונן לטיסות ולשמור על רמה, כשירות ומיקוד, במיוחד בעודי מטיס את הצסנה 182 המצוידת ב G1000 במשימות מאתגרות. הדבר הבטיחותי היחיד שהיה עלי לעשות היה להפסיק לטוס. זו הייתה החלטה קשה, אולם טובה יותר מאשר להיות מעורב בתאונה כיוון שהייתי עייף, מוטרד או לא טסתי הרבה זמן לאחרונה. במהלך השנה החולפת אשתי השלימה בהצלחה את הכימותרפיה, אמי נהנתה בדור המוגן ואנחנו התיישבנו בביתנו החדש בטוסון, כך שאני מקווה שבקרוב אחוש נוח לחזור שוב לשמיים.

אף אחד לא יכול לפעול במאת האחוזים כל הזמן, אולם להטיס מטוס, במיוחד בלילה או במצבים מאתגרים, זה תובעני מדי בכדי לנסות בעודכם עייפים, לחוצים ו/או מוטרדים. למרבה המזל יש אפשרויות חוץ מלא לטוס בכלל. קנדי יכול היה לקבל את הצעת מדריכו ללוות אותו לטיסה ל - Martha's Vineyard. לעתים רק לצאת להפסקה לפני הטיסה, לאכול חטיף או ארוחה ולנוח קימעה יכולים להספיק. כפי שאתם בודקים את המטוס לפני טיסה, זה חיוני שתבדקו עצמכם לפני הטיסה ותחליטו אם יש לכם את הנדרש להשלמה בטוחה של הטיסה, גם אם הדברים לא יתרחשו כמתוכנן, ואזי לבצע החלטה נאותה, אפילו אם היא קשה.

כל מי שחושש שיפול בפח צריך רק להתייחס לתאונות אחרונות אלו, שעל חלקם כתבתי:

- אחד מהטייסי ההרים המנוסה ביותר בעולם, שהדריך טייסים אחרים כיצד לטוס בהרים, התרסק בהרים באותו המקום בו חווה התרסקות שנים קודם.
- שניים מהטייסיים המנוסים ביותר ב CAP –, בעלי צירוף ניסיון טיסתי של למעלה מ - 53,000 שעות וכמעט כל רישיון והגדר הקיימים בספרים, נכנסו בתוך הר בלילה בהיר במטוס בעל טכנולוגיה מתקדמת עם מיפוי פני הקרקע זמין.
- טייס אירובטי מנוסה ביותר התרסק בסחרור.
- טייס חברת תעופה עם ותק טיסה בטוחה ומקצועית של שנים, התרסק בגובה נמוך במטוס זעיר שזה עתה רכש.
- מדריך טיסה מוערך ביותר, שסייע לבוגרים חדשים לטיסות משימה ללטש את כישורי הטיסה שלהם במסלולים גבוהים וקצרים ומשימות אחרות, התרסק עם חניך בטיסת חוף אל חוף רגילה.