

WHY FLYING IS SUCH A BUZZ (או: לטוס נמוך)

נכתב על ידי **Rick Durden**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **AVweb** מתאריך 18.12.08.

הערת המתרגם: מחבר המאמר טוען שכארבעים אחוז מההרוגים בתאונות אוויריות נגרמו כתוצאה מיעפים נמוכים. אומנם אני לא מכיר מספרים שכאלו בארץ, אבל מקרה אחד כן זכור לי. גם אם זה המצב, המאמר יכול להתרועע בפני אלה שמחשבה על ביצוע מעבר נמוך מעל בית החברה עולה בראשם. האם יש למישהו בינינו – טייסי השבת, מענה לכל סימני השאלה שמציב המחבר? לקרוא ולהפנים.

הייתי די עסוק לאחרונה, כך שהביקורים שלי בחדר ההסבה של שדה התעופה הווירטואלי היו בקצב נמוך. לאחרונה נוכחתי מספיק זמן בכדי לשמוע חניך מתאר למדריכה שלו מה למד לאחר שהיו לו מספר קשיים בנחיתות ברוח צולבת. היא האזינה בסבלנות בעוד הסיפור שלו הבהיר שהוא שאב את המסקנה המוטעית מהניסיון. היא החלה ללוות אותו מהגישה לנחיתה, בתקוות לגרום לתהליכים המחשבתיים להצביע לכיוון הנכון להצלחה עתידית בשליטה במטוס, בעודי יוצא החוצה.

היה זה מאוחר באותו הערב כשהתפיסה של להביט בנתונים ולהגיע למסקנה המוטעית חלפה במוחי. סקרתי תאונות שתויגו בשלב "התמרון" של הטיסה על ידי ה-NTSB. זה תמיד נותן לי הפוגה כאשר "תמרון" הינו בדרך כלל לשון נקייה לטיסה נמוכה או מעבר נמוך, והתרסקות עקב אובדן שליטה או פגיעה במשהו. תאונות "תמרון" יוצרות 10% בקירוב מהמספר הכולל של התאונות, דבר שאינו משמעותי עד אשר אתה מביט בנקודת המידע הבאה – הן מסכמות 40% ממקרי המוות במטוסי התעופה הכללית.

זה עצום.

הבעיה הינה שהכוחות המעורבים בתעופה, לדעתי, הגיעו למסקנה המוטעית של כיצד להגיע להפחתה במספר התאונות הנגרמות כאשר מישהו מחליט להטיס אווירון נמוך. במשך שנים ה-FAA, ארגוני בטיחות ומדריכי טיסה הביטו בנתוני התרסקויות עקב טיסה נמוכה ומעברים נמוכים שהשתבשו, והגיעו למסקנה שהדרך לעצור אותם הינה להגיד לטייסים בכובד-ראש "אל תעשו זאת".

העובדה שאחוז התאונות שה"תמרון" תרם לא השתנה בהרבה במהלך העשור האחרון בערך הינה הדגמה די משכנעת של כיצד גישת הימנעות, או "השאירו אותם בורים" עבדה.

הבה נביט במצב. ראשית, טייסים מרכיבים חלק זעיר של אחוז אחד מהאוכלוסייה שלנו. אנחנו חלק נבחר, כפי ששנים על שנים של לימוד הראו – טייסים מוכנים לקחת הרבה יותר סיכונים מאשר אדם החפץ לבלות חייו בריחוף מעל פני כדור הארץ. טייסים נמשכים גם למהירות, שהינה בלב התעופה – "מהר יותר, גבוה יותר, רחוק יותר" לא הוטבע לפני 100 שנים בקירוב ללא סיבה. "אני מרגיש צורך במהירות" בסרט Topgun לא חלחל מטה ונשמע בכל התעופה עקב תבנית חריזה אלגנטית פנימית.

לטוס בגובה הינו דבר נהדר לעשות מסיבות שיכול לקחת ימים למנות במלואן. הוא חסר, מכל מקום, דבר אחד מאד משמעותי חשוב לטייסים: אלא אם ענן לייחוס קרוב מאד, למעשה אין כל תחושה של מהירות. ביום חלק, מורגש לעתים כאילו שהמטוס תלוי על חוט והעולם מסתובב באיטיות מתחתיו.

לטוס נמוך, בתחום של בערך 200 רגל מעל הקרקע, משמעותו להיות מסוגל לחוות את המהירות של המטוס, להרגיש את ההתרגשות הפנימית הזו השואבת כל כך הרבה להטסת מטוסים. לטוס 5 רגל מעל הקרקע הינה מהירות תחושתית ללא כל השוואה

אמיתית. האדם הממוצע היכול להרשות לעצמו לשכור ססנה 172 יכול לחוות כיצד נראה העולם ב - 140 מייל לשעה על ידי טיסה נמוכה מאד; הוא/היא קרוב לוודאי שאינם יכולים לקפוץ בנוחיות לרכב שיסע כל כך מהר וינהגו בו במסלול בו ייסע מהר כל כך. ואפילו אם הוא/היא יכולים, החוויה ברכב אינה קרובה אפילו בעוצמתה ומקיפה כמו במטוס המרעים ביחד עם התהילות של המימד השלישי, בקושי מעל האדמה.

עלינו להתייבב מול זה: לטוס מהר בקרבת הקרקע הינו מרגש מאד ברמה שקשה לתאר ללא שחווים זאת. זהו כיף אדיר.

זה מסוכן מאד.

מכל מקום, סתם לומר לטייס לא לעשות זאת, זה יעיל בערך כמו לומר למפל מים לסגור עצמו לכמה שעות. רצונות אדם הם כוחות טבע ויכולות שיש לגשת אליהם ברמה מתאימה של כבוד, אחרת הם ימחצו את הכוונות הטובות ביותר.

כישלונם של מחנכי התעופה שלנו ומתקני התקנות לדבר עם החניכים בפירוט לגבי מה מעורב בטיסה נמוכה או לבצע מעבר נמוך; התעלמותם ממה שהו המושך במידה שלא תאומן מספר עצום של טייסים ואז לחשוב שאם הם לא מדברים על זה, טייסים לא יחשבו על זה, זו טיפשות. להאמין שהגבלת חשיפת טייס לטיסה נמוכה בהרצאה של "רק אמור לא" יימנע התרסקויות תמרון, זה לחיות בעולם דמיוני. שיעורי תאונות תמרון, שנשארים דומים מאד שנה אחר שנה, הינם עדות לעד כמה יעיל היה הסירוב לחנך.

הצלחנו לצמצם את השימוש בסם בין נערים על ידי תוכניות חינוך מפורטות המלמדות בתבונה על השפעת הסמים, מדוע איננו יכולים לעשות את אותו הדבר לגבי טיסה נמוכה? הבה נתחיל בהיותנו ישרים: זה מרגש, ואחוז מסוים של טייסים הולכים לשקול ברצינות לנסות זאת לפחות פעם אחת. מהירות מספקת הרבה ריגושים למרכזי הנאה מסוימים במוח. למעשה, בהתאם לחברים היודעים משהו על דבר זה, סמים שאנו מוציאים מחוץ לחוק כמסוכנים, פועלים על אותם אזורים. אנחנו יודעים עד כמה ממכרים סמים יכולים להיות וכמה חזקה יכולה להיות תשוקת בני אדם לתופעה שהם מספקים. בואו נודה שהצורך במהירות הינה תשוקה חזקה מאד, ונקדיש זמן מה בדיבור לטייסים שמבינים זאת כך.

לפיכך בואו נביט בתסריט טיפוס, אחד שהינו פופולארי מאד ושהסתיים בכל כך הרבה הרוגים שהינו כמעט קלישאה: טיסה בגובה נמוך מאד מעל בית חבר/מכר להתרברב במטוס וכמה נהדר אנחנו מטיסים אותו. כאטרקציה מתווספת, נקבל זריקת מהירות כיוון שאנחנו נמוכים למטה ויש לנו רוח גב הגונה. כך, זהו זה, אנחנו מקבלים מהירות ענקית ומראים לעולם שאנחנו מתעלמים ממילים. אני בפנים.

בואו נאמר גם שיש לנו מספיק אחריות ובגרות, שלפני שאנחנו משלימים את התוכנית, אנחנו ננתח אותה ונראה אם היא משהו שאנחנו יכולים לעבור מבלי שנהרוג את עצמנו.

ראשית, אנחנו רוצים לטוס נמוך; כנראה מתחת ל - 200 רגל מעל הקרקע. בסדר, אנחנו נהייה ישרים באופן ברוטאלי, יותר כמו 10 רגל. האם טסנו נמוך כל כך אי פעם? ודאי, הרבה פעמים, למעשה, בכל פעם שהנחתנו מטוס. עם זאת, אנחנו גם מודים שיש את אחד מההבדלים חסרי הערך הללו, בכל פעם שהיינו בגובה זה היינו בגישה או מעל מסלול, במרחב אווירי שנוקה ממכשולים. כל מה שהיה עלינו לדאוג לגביו היה להתיישר עם המסלול ולמצוא באיזה גובה להציף ואזי לגעת. ואנחנו נודה, קטע טיסה בגובה נמוך זה הינו מאורע בעל עומס עבודה גבוה; אין לנו הרבה תשומת לב עודפת לעסוק בדברים אחרים, כגון להיזהר ולהימנע ממכשולים. אנחנו גם טסים די לאט, במהירות גישה וברוח אף שבדרך כלל אינם מהירים יותר מאשר אנחנו נוהגים לפעמים במכונית.

זה מעלה את השאלה הבאה. האם טסנו אי פעם בגובה 10 רגל מעל הקרקע, בטיסה ישרה, במהירות שיוט? מרבית הסיכויים שזה לא היה חלק מתהליך ההדרכה כאשר קיבלנו את הרישיון שלנו. בואו נראה מה מעורב בזה. בואו תחילה נתייחס לכך מעל מסלול. בססנה 172 הנפוצה, אנחנו ננוע בכ - 140 mph על פני הקרקע במצב ללא רוח. רבים הסיכויים שלא נענו אף פעם כל כך מהר על הקרקע. לראות את העולם חולף בהבזק הינה חוויה חדשה שעלינו להקדיש זמן מה להתרגל אליה כיוון שאנחנו בני אדם. עכשיו, בואו נוסיף רוח גב של 20 mph בערך, ועתה אנחנו חולפים מעל הקרקע במהירות של 160 mph. עתה אנחנו מתקרבים למהירות תחרות מכוניות מרוץ, שחברים אחדים מחשיבים כמהיר למדי. הו, כן, כמה טובים אנחנו בשמירת גובה פלוס מינוס 100 רגל? האם באמת אנחנו רוצים לנסות לשמור 10 רגל מעל פני הקרקע? במיוחד כיוון שמעולם לא חוינו מראה אורות מסלול ומסלולי הסעה נעים בחטף כל כך מהר.

OK, המהירות מטרידה אותנו, לפיכך נקטין מעט כוח בכדי להאט. אולם איננו מעיזים להביט פנימה במד הסל"ד, האומנם? רתיעה קטנה ואנחנו בקרקע, נכון? האם אנחנו יכולים להקטין כוח בכמות הנכונה, ואז לתאם שוב את המטוס כפיצוי על המהירות הנמוכה יותר, הכול ללא סטיית תשומת הלב שלנו מהעולם החיצוני?

בואו נמשיך להוסיף משתנים בכדי שזה יידמה לעולם האמיתי. בסוף המסלול אנחנו עומדים למשוך ולנסוק הרחק מהאדמה המוצקה. כשהקרקע חולפת ביעף, אנחנו מרגישים כאילו אנחנו נעים מיליון מיילים לשעה, לפיכך אנחנו באמת מושכים את האף מעלה לנצל את המהירות הזו בנסיקה. ברם, כשאנחנו חושבים על זה, אנחנו רק במהירות שיוט או מעט פחות (אם אכן האטנו בגלל חוסר הנחת עם המהירות הקרקעית). מה קורה כאשר אנחנו מושכים חזק בעודנו משייטים בגובה? אנחנו מקבלים נסיקה פתאומית יפה לזמן קצר ואז המהירות נעלמת במהירות, הלא כן? אנחנו צריכים שם כוח מלא ולהוריד את האף חזרה מטה למצב טיפוס נורמאלי בכדי לשמור מפני הזדקרות המטוס. אותו הדבר שם למטה, למעט שכולנו שמחים מהמהירות הקרקעית ויש לנו בעיה לקבל שמטוס זה באמת הינו בעל ביצוע צנוע, כך שאם לא נחזיר את האף חזרה למטה למצב טיפוס נורמאלי ונוסיף מלא הכוח, אנחנו הולכים להזדקר. בעודנו די נמוך. וכנראה בהחלקה. ללא שאנחנו מוכנים להזדקרות.

זה בדיוק כיצד הרבה מעברים נמוכים מסתיימים - משיכה אגרסיבית לתוך הזדקרות, התחלת סחרור ופגיעה בקרקע עם אף מטה בחדות. אה, כן, ולוויות בארון סגור.

עד כה למדנו שאיננו רוצים להאט כאשר אנחנו טסים נמוך, כיוון שעלינו לטפס בסופו של דבר, ושחוקי האווירודינמיקה לא משתנים כאשר טייס מתלהב בניחוח הראשון של המהירות הקרקעית הנראית לעין, לפיכך המשיכה חייבת להיות מתאימה.

וכן, כאשר אנחנו מושכים לאחר מעבר נמוך, עלינו להביט אחורה לבית לראות אם כולם רצו החוצה בהתרגשות כיוון שאנחנו רוצים את המשוב בכדי לוודא שהיינו מאד, מאד, נהדרים. אולם, מתי הייתה הפעם האחרונה שביצענו משיכה בעודנו מביטים אחורה ולמטה? האם אנחנו יכולים לשפוט את מצב המטוס? האם אנחנו יכולים לעקוב אחר המהירות והאם הכדורית ממורכזת? האם אנחנו יכולים להיחלץ מהזדקרות, אם נכנסים אליה, בעודנו מביטים מעבר לכתפנו לשמאל למשהו על הקרקע? האם אנחנו יכולים לבצע זאת כשורה, בפעם הראשונה, מבלי שאף פעם התאמנו בזה? מתערבים על חייכם?

עתה, בואו ונוסיף מכשולים. וכיוון שחיים אמיתיים הינם תמיד מבחן סופי, כל וכול המכשולים הינם משחק הוגן; באם אנחנו יכולים לראות אותם או לא. לבתים יש אנטנות עליהם או לצידם, לעצים יכולים להיות עלים או לא, שעושים אותם קשים לאיתור מהיר, וכמו שכל טייס יודע, קווי מתח לעתים בלתי נראים לחלוטין והם תלויים במקומות מוזרים. האם חשבנו מה קורה אם אנחנו תופסים קו מתח עם מגן הרוח? מה עם לתפוס אותו עם כן הנסע? או המדחף? (אלו לא שאלות רטוריות, לפיכך אענה עליהם: מגן רוח - הוא ישבר והכבל עלול לערוף את ראשיהם של אלה שלפחות במושבים הקדמיים, אפילו אם

הכבל ישבר לפני עריפת הראש, עלינו לגלות אם אנחנו יכולים להטיס מטוס ללא מגן רוח, דבר המספק כל כך הרבה התנגדות, כך שהמטוס לא ישמור גובה; כן נסע – כנראה יכשיל אותנו ויוריד את האף לתוך האדמה תוך שניות, יהיה או לא יהיה לנו זמן להביע הסבר אחרון; מדחף – אם נביא אותו לנקודה מתה, אנחנו עשויים לחתוך את הכבל ולקבל הזדמנות להיאבק להישרד. אם זה אחד מקווי המתח הגבוה אנחנו דפוקים.)

לפיכך, הנה אנחנו, 10 רגל מעל הקרקע, מעל אזור שלא סרקנו למכשולים, במקום בו אף אחד לא נקט כל פעולה לנקות את המרחב האווירי למטוסים הטסים דרכו, עושים כמיטב יכולתנו לשמור גובה, דבר הלוקח כמעט את כל הריכוז שלנו, מקווים שהכוח שנקבע בסדר, אולם לא מעיזים להביט, מנסים לפתור את קיזוז העלרוד שהינו מחוץ לתפקוד תקין כיוון שזה עתה צללנו מטה לגובה זה מבערך 1,000 רגל מעל פני הקרקע ואנחנו באמת מבצעים כ – 180 mph מעל הקרקע בגלל הצלילה ורוח גב, שנכנסת לטריטוריה של תחרויות מרוץ, ואנחנו חושבים שקיבלנו הזדמנות לנסות לאתר ולהימנע מלהיכנס לדברים המתחבאים שם וממתינים להפלת המטוס? אל תצחיקו אותי.

רק לצורך הגיחוך, בואו נספור שוב את מספר הדברים שטייסים פגעו בהם בעודם טסים נמוך: כבלי מתח הם רוצחים גדולים כיוון שלולא הכבלים היו נראים כצללית על רקע השמים התכולים, הם בלתי אפשריים להבחנה ביעילות מכל מרחק בכלל. התקווה היחידה הינה לאתר את העמודים, דבר שעשוי להיות קשה כיוון שהם בפסגת עצים או גבעות והכבלים תלויים לחלוטין מעל עמק שאנחנו בתוכו כשאנחנו עוקבים אחרי הפיתולים וסיבובי נהר. מכר נשוי שלי הוריד כנף ממטוס T-34 של ה – Civil Air Petrol בפגיעה בכבל מתח בעת טיסה נמוך מעל לנהר, בבצעו פניה הדוקה בכדי לעקוב אחריו, השוויץ בפני אישה צעירה במושב האחורי. שניהם מתו. כמו כן יש אנטנות ומגדלים וכבלי עגינה של מגדלים – ססנה 404 פגעה באנטנת רדיו בגובה 150 רגל בגובה 100 רגל. היא ריסקה את הצד השמאלי של החרטום עד לקורת הכנף, הרגה את הטייס המפקד. הטייס במושב הימני הצליח להטיס את המטוס עם השינוי הגדול מספר מיילים, כל הדרך עד לאתר התאונה הסופית. חבר טוב שלי משך מעל בית אולם פגע באנטנת טלוויזיה מעל הבית. נראה שחלק מהאנטנה נתקע בין מיצב הגובה וההגה הגובה כך שהייתה לו מעט מאד שליטה וכמעט לא היה זמן לבדוק אם הוא יכול ללמוד להטיס את מערכת ההגאים החדשה. לא היה לו מספיק זמן או שליטה, ונכנס לתוך כבלי מתח גבוה, אשר עצרו את תנועת המטוס. הוא נתלה עליהם ואז התלקח וחברי נשרף למוות.

אפילו בהנחה שאנחנו יכולים לאתר מכשול לפנינו, כמה ניסיון יש לנו בשיפוט משיכות מעל מכשולים או פניות הרחק מהם בעודנו מתקרבים אליהם ב 140 מייל בערך, במיוחד עם הרוח? האם ביכולתנו לבצע זאת כהלכה, בפעם הראשונה?

התמזל מזלי לקבל חינוך טוב בטיסה נמוכה שהחל בגיל 16, כאשר עבדתי במה שנקרא "נער דגל" ("Flag Boy") למטוס ריסוס. עמדתי בקצוות של שדות דגן או סויה עם דגל כתום זוהר להראות לטייס היכן להתיישר למעבר הבא. התבוננתי בטייסים המקצוענים טסים כשגלגליהם שישה אינטשים מעל היבול, ואז שופטים את המשיכות שלהם בקצות השדות, בכדי להימנע מפגיעה בכבלי מתח ועצים. מפעם לפעם ראיתי את מקצוענים הללו פוגעים בכבלי מגדל ועצים כאשר טעו בשיפוט משיכה. חלחל לתודעתי שאם הגברים והנשים שמתפרנסים מטיסה בגובה נמוך לעתים פוגעים בדברים, מה הסיכויים לחובבים?

הודרכתני בטיסה נמוכה על ידי אותם הטייסים; התחלתי בפייפר J-3. בפעם הראשונה שטסתי, כאשר אחד הטיס אותנו מעל שדה במהירות 80 mph, רגל מעל היבול, הייתי בטוח שאנחנו נעים במיליון מייל לשעה. הייתי בעומס יתר תחושת רציני. הדגן חלף כל כך מהר שלא יכול הייתי להתרכז בו, המטוס קיפץ במערבולת של היום החם ולא יכול הייתי להבין מתי להתחיל את המשיכה שלנו בקצה השדה, אפילו מישהו היה מכוון אקדח לראשי. במהלך הזמן למדתי כיצד לטוס נמוך, לשפוט את המשיכה ולקבוע כוח

על פי תחושה. קיבלתי רישיון מסחרי והתחלתי להטיס מטוסי ריסוס אלו. עד אשר אבי גילה זאת ועצר בעדי (הי, הייתי בן 18).

לא שמחתי כשעצרו בעדי; אהבתי לטוס נמוך. מכל מקום, עקבתי אחרי טייסי הריסוס שצונתי אליהם בתיכון. כל אחד ואחד מהם התרסק. כל אחד. כולם באירוע טיסה נמוכה. למרבה המזל, כיוון שהיו במטוס שנבנה להתרסק וחבשו קסדות, כולם שרדו.

טייסי ריסוס הם מסוג זהיר, ציני, ערני. הם יודעים שטיסה בגובה נמוך מסוכנת, כך שהם עושים ככל יכולתם להגן על עצמם ולהקטין את הסיכון לפני שהם פוסעים לתוך המטוס. הם מטיסים מטוסים שנבנו להתרסקות, הם חובשים קסדות, הם מגלים ככל יכולתם על דברים שהם עלולים לפגוע בהם במקום שאליו הם הולכים לטוס, ואינם טסים נמוך מעל שדה בגחמה, אלא אם הם מכירים אותו היטב. נראה די לוגי עבורי.

הצבא דורש טיסה נמוכה כחלק מהמשימות שלהם. הם מלמדים זאת. הם מלמדים זאת בזהירות רבה ובנסיבות מבוקרות. ובכל שנה הרבה טייסים צבאיים מתים כאשר טסים נמוך באימונים או תרגולים. לפיכך, מה הסיכויים של טייס תעופה כללית המחליט שהגיע הזמן למעבר נמוך מעל בית החברה או החבר?

בכוונה השארתי כל דיון בנושא התקנות עד הסוף. בהינתן המספרים של תאונות טיסה נמוכה, איני בטוח עד כמה הם מרתיעים, במיוחד כיוון שה FAA מסרב לומר במפורש היכן זה חוקי לטוס נמוך והיכן לא. הוא ממשיך לסרב, למרות לחץ, להגדיר "אזור צפוף" ("congested area") ב - FAR 91.119, ומוציא את המונח מהכובע ללא טעם או ריח ברדיפה אחר טייסים המפריים טיסה נמוכה. כיוון שה FAA סרב להגדיר היכן טייסים אינם רשאים חוקית לטוס נמוך, אני חש מזמן שה FAA מאפשר להרבה טייסים שומרי חוק למות כיוון שהם חשבו שמה שהם עמדו לעשות היה חוקי. אם הם היו מבינים שזה לא היה חוקי, אני חושב שרבים מהם היו מחליטים לא לבצע מעבר נמוך ייחודי זה. אני בדעה שזה לא מוסרי עבור ה - FAA שלא להגדיר "אזור צפוף" ו"מאוכלס בדלילות", כיוון שבעשותם כך הם עשויים להציל חיים.

כאשר זה מגיע לטיסה נמוכה, ואני מתבקש לשים את כובע עורך הדין התעופתי שלי בכדי לומר למישהו היכן זה חוקי לטוס נמוך תחת סעיף 91.119, תגובתי אומרת בדרך כלל, ראשית כל, עליכם להיות גבוהים מספיק לביצוע נחיתה אונס אם המנוע שובת; מעבר לכך, מעל אזורים מיושבים בדלילות, עליכם להישאר לפחות 500 רגל בכל כיוון מאנשים, כלי שייט, כלי רכב ומבנים. ה - FAA לא הגדיר אזורים מיושבים בדלילות; מכל מקום. כלל האצבע שלי זהיר מאד. אם יש ארבעה בתים או יותר ברבע מייל (או בכל סוג של פיתוח בינוי), או אם יש מספר מכונות על הכביש, או קבוצה קטנה של אנשים שעומדים ביחד, אין זו אוכלוסיה דלילה, זה אזור צפוף. זה לא מה שהסבר נורמאלי של המונח "צפוף" מחולל, אולם זה מה שהשתמש ה - FAA כאשר רדף טייסים. המשמעות הינה שאם יש חצי תריסר אנשים עומדים על המשטח בשדה תעופה, אל תבצעו מעבר נמוך מעל המסלול שבתחום 500 רגל מהם כיוון שה FAA עשוי ורדף אחרי חבר'ה כיוון שעשו בדיוק את זה.

המציאות הינה שטיסה מתחת ל - 1,000 רגל מעל פני השטח, כאשר יש אפילו מעט בנינים או אנשים סביב לראות אותך, במיוחד בעולם שלאחר ההיסטריה של 11/9, יש סיכוי שמישהו הולך להתלונן ל - FAA. מתחת לבערך 500 רגל, אתם יכולים להיות בטוחים בתלונה. (הו, כן, הרבה אנשים אינם חושבים שמטוסים מגניבים בכלל, הם מפוחדים עד מוות מהם והם מתלוננים בקולניות).

אם אתם מושא לתלונה ל - FAA, אתם יכולים לסמוך על ה - FAA שיסרב להאמין לעדותכם ביחס לגובה, אלא אם יש לכם נתוני מכ"מ לאשר זאת. מה שגרוע יותר הוא שאתם יכולים לסמוך על אנשים שיש להם מצלמות טלפון נייד ולוקחים תמונות שלכם, מה שגורם לרדיפה אחר הפרות טיסה נמוכה הרבה, הרבה יותר קל ל - FAA.

לכן, אם יש לכם תשוקה בוערת לטוס נמוך מעל חוף הים ביום קיץ, או מעל יריד או קונצרט פתוח בדור מצלמת טלפון נייד, עליכם לבצע בדיקת IQ. אם אתם מבצעים את תשוקתכם, אתם תדגימו שה - IQ שלכם הינו בערך בטמפרטורת החדר, וההוכחה הולכת להיות מנותבת מצרור של טלפונים ניידים ישירות ל - FAA.

כל זה מסתכם בצורך לדבר על טיסה נמוכה במונחים הוגנים ומפורטים. אם אין שום דבר אחר, עלינו לחלוף מעבר לחוסר התועלת של מניעה על ידי הטפה להינרות. עלינו לחנך טייסים לגבי מה עומד בפניהם כאשר הם מנמיכים מטוס הרחק משדה תעופה, כך שיוכלו לבצע החלטה מושכלת האם להגיע למהירות זו, ואם הם מחליטים לעשות כך, הם עושים זאת במקום כלשהו ובצורה שהם לא יהרגו עצמם או שיהיה להם סיכוי להגן על רישיונם מפני ה - FAA.