

זה יכול לקרות לי!

נכתב על ידי **Howard Fried**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **AVweb** מתאריך 15.4.1999.

הערת המתרגם: מאמר זה עוסק במניעת תאונות עקב הגורם האנושי על ידי זיהוי הגישות המסוכנות הטבועות בתוכנו. כותב המאמר מפלח את הגורמים הללו, שזוהו על ידי ה-FAA, ומעמיד תרופת נגד מול כל אחת מהגישות הללו. המאמר אומנם פסיכולוגי משהו, אבל בהחלט מעניק מספר נקודות למחשבה הן לטייסים הוותיקים או כאלה שבתחילת דרכם, והן לחניכי טייס (כל האמור מתייחס לטייסים וטייסות, כמובן).

כאשר ה-FAA ערך ניסוי בתוכנית מניעת תאונות, מונה מפקח בטיחות טיסה בשני משרדים אזוריים לתפקיד הקמת התוכנית למניעת תאונות. לאחר תקופה של שנת ניסיון בשני המשרדים הללו, התוכנית הוערכה כמוצלחת והופעלה ברמה הלאומית. נראה שה-FAA מאוהב במילים. אחרת מדוע הם ממשיכים לשנות מונחים כל פעם שאיזה פקיד ממציא שם חדש למשהו? בכל מקרה, מפקח אחד בכל משרד מחזי מונה כמומחה מניעת תאונות (Accident Prevention Specialist) או "Apes" כפי שכונו בתחילה (קופים, באנגלית). מאוחר יותר, הם הפכו למנהלי תוכנית מניעת תאונות (Accident Prevention Program Manager), APPM (כנראה לפי התיאוריה שאם אתה נותן להם תואר מנהל, אינך צריך לקדם אותם ולתת להם תוספת שכר). ולבסוף, השם השתנה למנהלי תוכנית בטיחות (Safety Program Manager) (או SPAMS - דואר זבל באנגלית), הפעם כיוון שלמילה "בטיחות" יש משמעות חיובית יותר מאשר המילה "תאונה". ככל שהתוכנית צמחה, בדיקת מיומנות טיסה שבוצעה מרצון, שולבה בבחינה הדו-שנתית.



בהתחלה, הושם דגש רב על העובדה שהצעד הראשון במניעת תאונה הינו להודות ש**זה יכול לקרות לי!** אנחנו קוראים את דו"חות התאונה ומזדהים עם הקורבנות, אולם זה תמיד מישוהו אחר שמעורב. איכשהו לכולנו יש תחושה של חסינות. שום דבר מהדברים הרעים הללו יכולים אי-פעם לקרות לנו. ובכן, אני כאן לספר לכם שזה אכן יכול לקרות לכל אחד מאיתנו בכל זמן. הם אומרים (יהיו "הם" אשר יהיו) שיש מי שנחת עם כני-נסע מעלה ויש מי שזה עומד לקרות לו. זה עדיין לא קרה לי, אולם איני עומד לומר שזה לא יקרה לי. פעמיים ניסיתי לנחות עם כני-נסע מקופלים, ופעמיים המגדל הציל אותי מההוצאות והמבוכה הכרוכים בכך.

חשוב

בשנים האחרונות התרחקנו מהדגשת הצעד הראשון במניעת תאונה וחשוב שנחזור להכרה בעובדה ש**זה יכול לקרות לכל אחד מאיתנו בכל זמן**. ואיני מתכוון שעלינו להודות בכך בצורה אינטלקטואלית; עלינו לעשות כך גם בצורה אמוציונאלית. האמרה "**בטיחות אינה מגיעה במקרה**" בוודאי אמיתית, ומשמעותה שיש לשאוף אליה באופן מכוון. במרדף זה אחר בטיחות, עלינו להכיר תחילה שלא תמיד מישוהו אחר יהיה מעורב בתאונה, אלא ש**זה יכול לקרות לי!** הכרה זו מתורגמת לפעולה בצורה של דרישה מטייס להיות ערוך תמידית ולצפות לבלתי צפוי. אסור שתהיינה הפתעות. אם טייס מאומן היטב ואינו מופתע, הסבירות היא שהוא יהיה מסוגל להתמודד עם כמעט כל דבר הצץ. אולם תחילה, עליו להודות שזה עשוי לקרות לו.



המרדף המכוון אחר בטיחות דורש שהטייס ישלב את מוחו ויחשוב בכל צעד בדרך בכל טיסה. אם בכל המראה, כשמוסיפים כוח והמטוס מתחיל להתגלגל במורד המסלול, הטייס מצפה לאבד מנוע, אזי כאשר זה אכן מתרחש, הוא יהיה מוכן וינקוט בפעולה המתאימה. הוא יהיה בשליטה, ולא יאפשר למצב לשלוט בו. מוכנות וציפייה לבעיה יכוונו את הטייס לכיוון פעולה טרם התרחשות התקלה והוא יוכל למנוע אסון פוטנציאלי.

פעל

אין כמעט אף מצב חירום שעימו טייס תעופה כללית ממוצע אינו יכול להתמודד, אם הוא מאומן כיאות ושומר על קור הרוח שלו. פאניקה היא ההורגת. אם הטייס נשאר רגוע ונוהג כפי שלמד, אזי סביר שיחלץ עצמו מהמצב וימנע אסון. כמובן, אין זה קל. האדם חייב לכפות על עצמו להישאר רגוע, אולם זה אפשרי. צי ארה"ב נהג ללמד את הטייסים שלו שכאשר ניצבים מול מצב חירום, לקחת נשימה עמוקה ולכוון את השעה בשעון על לוח המכשירים! שום דבר אינו מתרחש כל כך מהר שעל הטיס להיכנס לפאניקה, ופעולה פשוטה זו מאלצת אותו לעצור ולהחליט על כיוון הפעולה הנכון.

באופן כללי, אנשים אינם מתעניינים בבטיחות. זאת כיוון שתאונות תמיד מתרחשות ל"מישהו אחר". אולם אם נאלץ עצמנו להבין אמוציונאלית כמו גם אינטלקטואלית שזה יכול לקרות לי, אזי ננקוט בצעד הראשון החשוב ביותר במניעת תאונה. קל למדי לדעת משהו כגון זה בצורה אינטלקטואלית, אולם לעיתים תכופות קשה מאד לקבל זאת אמוציונאלית. בנוסף, זהו צעד שעל כל הטייסים לנקוט, אם הם עומדים לטוס במרחב האווירי באופן בטוח. ההדרכה שלנו מכינה אותנו לעסוק במרבית החרומים, אולם כאשר אמוציה משתלטת (פחד קיצוני ופאניקה), הלוגיקה עפה מהחלון. ידוע שפחד משתק אנשים עד שהם הופכים לחסרי ישע לחלוטין ללא יכולת התמודדות.

התייחסות מסוכנת

אנחנו מתחילים עתה לאמן טייסים להכיר ולפעול כנגד הלכי הרוח הנפוצים המסייעים ביצירת התייחסות מסוכנת. אם נהייה מסוגלים לזהות בתוכנו תכונות נטייה מוקדמת נסותרת להתייחסות מסוכנת, שאנו מכירים את התרופה לה ומשתמשים בה, נצעד לכיוון מניעת תאונה פוטנציאלית. קיימים תנאים מסוימים ומצבים ששום כמות של חשיבה מוקדמת או צפייה מראש אינה יכולה למנוע, כגון סוגים מסוימים של בעיות מכאניות, מזג אוויר בלתי צפוי, וכו'. אולם קיימים גורמים אחרים העשויים להוביל לאסון פוטנציאלי שבהם ניתן לטפל. אלו הן גישות מסוכנות בתוכנו אנו. בכדי לסייע לנו להבין גישות מסוכנות אלו וכיצד הן משפיעות על בטיחות תעופה, ה- FAA זיהה חמש מהן והבהיר את תרופת הנגד לכל אחת מהן.

אי-פגיעות

הגישה המסוכנת הראשונה היא תחושת אי-הפגיעות שיש לרובנו ברמה זו או אחרת. גישה זו היא המובילה אותנו להאמין שתאונות תמיד מתרחשות למישהו אחר, לעולם לא לנו. אנחנו יכולים לקרוא, ואפילו לחקור לעומק, דו"חות של תאונות תעופה שפורסמו בכדי ללמוד מהם, אולם עדיין יש לנו את התחושה הבלתי מוצדקת הזו שדבר מסוג זה לעולם לא יקרה לנו. זה תמיד הברנש האחר שנגמר לו הדלק או שוכח להוריד כני-נסע.

תרופת הנגד לזה היא פשוט לדעת שזה יכול לקרות לי. כל אחד מאיתנו יכול להעלות מהעבר שלנו מספר מקרים שהיו כפסע בינינו ובין... כשנקרא את דו"חות התאונות ונשקף אותן על המקרים שלנו, נוכל לומר לעצמנו, "באותה מידה יכולתי להיות במקומו".

כפי שציינתי למעלה, פעמיים ניסיתי להנחית מטוס ללא הורדת כני הנסע קודם לכן. שני המקרים מערבים הסחות-דעת קלאסיות שהסיחו את תשומת לבי ממה שעלי לעשות. אחד מאירועים אלו התרחש כשצודדתי בצלע סופית בשדה מפוקח מגדל. הורשתי לנחות כארבעה מייל לפני השדה כאשר מטוס מהיר אחר קרא והודיע שהוא מתיישר לגישה ישירה ונחיתה, ושהיה כחמישה מייל לפני הצלע הסופית. הסבתי תשומת לבי מהבד"ח לפני נחיתה, והפניתי ראשי להביט החוצה מבעד לחלון הימני תוך כדי הנמכה לכיוון המסלול. כשהתיישרתי והחלתי בהצפה, הפקח המקומי במגדל הודיע לי שנראה שכני-הנסע שלי



עדיין במצב מעלה! מייד הורדתי את הידית ונחתתי. המטוס היה מהיר מדי מכדי להפעיל את מכשיר התרעת גלגלים. אתם יכולים לדמיין היטב עד כמה זעמתי (ועדיין זועם) על עצמי, וכיצד כעסתי בצורה מובנת (ועדיין כועס) על הטייס של המטוס המהיר שהיה מרוחק לפחות עשרה מייל לימיני מאחורי, כשהודיע (בצורה שגויה) על מקומו, דבר שהוביל אותי להאמין שהיה במקביל (abeam) אלי.

במקרה האחר בו ניסיתי לעשות את הצעד הקצר מהמטוס לקרקע, פיקחתי על טיסת מבחן למישהו על דו-מנועי קל, והודעתי על הליכה סביב מנחיתה. אפילו הזכרתי לעצמי להיות דרוך לגבי אפשרות של נחיתה עם כני-נסע מעלה, כאשר הוא קיפל את כני-הנסע להליכה סביב (זהו קיבעון קלאסי לנחיתה עם כני-נסע מעלה – הטייס יודע שהוא כבר הוריד גלגלים). הייתי כה ממוקד בהתבוננות בטכניקה שלו ובמהירות בגישה, ששכחתי את כני-הנסע המקופלים, כפי שהוא שכח. ושוב, המגדל בא להצלתנו. אני יודע שהנבחן היה הטייס המפקד, אולם כיצד אתם חושבים הייתי מרגיש לו אפשרתי לו להשלים את הנחיתה עם כני-הנסע מעלה? למעשה, עד כמה טיפש אתם חושבים שאני מרגיש בכל זאת? למרות שהוא היה הטייס המפקד, מי היה אחראי לנזק? שאלה טובה, לא?

אנטי ממסדי

כולנו מכירים טייסים בעלי **גישה אנטי ממסדית**, שהינה הגישה המסוכנת הבאה שזוהתה על ידי ה-FAA. זהו הבחור שאומר, "אל תספרו לי מה אני יכול ולא יכול לעשות!" תקנות הן לאנשים אחרים, לא לי. זהו הטייס האומר, "מדוע עלי לבצע מבחן רמה דו-שנתי? הדגמתי כבר את כישורי כאשר עברתי את המבחן המעשי. אני לא חייב להוכיח שום דבר". הוא נמנע באופן מודע מלבצע מבחן רמה עם מדריך, והוא ללא ספק זקוק לזה יותר מהטייס המודע למגבלותיו ודואג להדרכת רענון סדירה. הוא חולק על כמעט כל התקנות, והוא עובר עליהן כל אימת שהוא חושב שיוכל לא להיתפס. במוקדם או במאוחר גישה זו תכניס אותו לצרה צרורה – ואיני מתכוון להפרה עם התלייה או פסילה – אני מתכוון לתאונה חמורה!

תרופת הנגד לזה הינה פשוטה ביותר. בין אם אנחנו בהכרח מסכימים להן ובין אם לאו, עלינו לציית לתקנות. הן בדרך כלל צודקות, ואפילו אם אתם לא מאמינים, הן בסך הכול נוצרו בעבור הבטיחות שלנו. נכון שתקנות רבות אינן תורמות דבר, אולם יש אמצעים בהם ניתן לשנותן. כמובן שאין זו משימה פשוטה; זה קשה מאד, אולם ניתן לביצוע.

דחף (אימפולסיביות)

עוד אחת מהגישות המסוכנות שזוהו על ידי ה-FAA הינה ה**דחף**. זוהי האחת הגורמת לפעולה מיידית ללא הפעלת החשיבה. זהו היצר לעשות משהו, כל דבר. ולעשות זאת מהר. לעתים קרובות כאשר הטייס פועל באימפולסיביות הוא עושה את הדבר הלא נכון, והופך מצב רע לגרוע יותר.

כפי שצינתי קודם, שום דבר לא קורה כה מהר שעל הטייס להיכנס לפאניקה. לפיכך, תרופת הנגד לדחף הינה לעצור ולחשוב. אם הטייס משלב את מוחו וחושב תחילה לפני שנוקט בפעולה, אזי הוא יכול לסקור בקצרה את האפשרויות, ולבחור את כיוון הפעולה המתאים לפתור את הבעיה. לא ניתן ללמד אף אחד את התגובה מתאימה לכל מצב אפשרי, אולם אם הטייס מבין את הבעיה, הוא יכול להגיע לפתרון שלו לבעיה המוצבת לפניו. זכרו שפאניקה – הגורמת לפעולה פיזיה – הינה ההורגת.

מר מאצ'ו

כולנו מכירים יותר **ממר מאצ'ו** אחד. זהו האחד החושב שיכול לעשות כל דבר. הוא לא רק בטוח בעצמו, הוא בטוח יתר על המידה. הוא לוקח סיכונים בלתי נדרשים באופן עקבי מתוך ודאות שיכול להתגבר עליהם. היו לו כבר קרוב לוודאי מספר תקריות זעירות, כגון פתיחת מנוע בכדי לטפס מעל תלולית שלג



וכתוצאה מכך פגיעה במדחף, הסעה מהירה שהסתיימה בפגיעת בקצה הכנף, או לאלץ משהו שאינו מתאים בדיוק. כאשר הוא בודק מנוע לפני המראה, ומקבל נפילת מגנטו בלתי סבירה, הוא אומר, "לעזאזל, אני יכול לטפל בזה. ככלות הכול, יש לי מגנטו רזרבי. מי צריך שניים?" וממריא, ללא מפות כיוון שהוא יודע לאן הוא הולך, ואינו באמת צריך את המפה בכדי להגיע לשם. הוא נשאר בחיים למרות הסטיות הקטנות הללו עד שיום אחד הוא מנסה את הבלתי אפשרי באמת, כשבמקרה זה אנחנו קוראים על ההרפתקה הסופית שלו בעיתון.

תרופת הנגד לגישת **מאצ'ו** זו הינה פשוט לדעת שלקחת סיכונים בלתי נדרשים היא טיפשות, ובמוקדם או במאוחר פעילות מסוג זה תסבך אותך. **מר מאצ'ו** משלה עצמו כשחושב כיצד אחרים

רואים אותו, אולם יודע רק מעט שנחשב כטיפש הלוקח סיכונים מיותרים, כיוון שהטייס הנבון יודע שלקיחת סיכונים היא טיפשית. אם נרגיש אפילו שמץ תחילת סימן **לגישת מאצ'ו** זוחלת לתוכנו, עלינו לגרום לעצמנו להאמין, אמוציונאלית כמו גם אינטלקטואלית, שלקיחת סיכונים הינה טיפשית ואף אחד לא היה רוצה להיחשב כטיפש. בתעופה, יש לקחת כל צעד בודד בזיהירות. הכוונה לכל דבר, החל משימוש ברשימת תיוג עד להבטחה שאנחנו כשירים פיסית לטיסה. **מר מאצ'ו**, כמובן, לא ישפיל עצמו בשימוש ברשימת תיוג. ככלות הכול, הוא יכול לעשות זאת ללא סוג זה של תמיכה, ובאשר למצבו הפיסי, הוא יודע שהוא מוכן לטיסה עם התקררות, חום, כעס, עייפות, או כל דבר אחר.

ותרנות (Resignation)

הגישה המסוכנת האחרונה שזוהתה על ידי ה- FAA הינה **ותרנות**. בגישה זו, הטייס חושב, "מה הטעם?" הוא מרגיש חסר-אונים ולא מסוגל להתמודד עם המצב. הוא פשוט מוותר. חש שאין ביכולתו לעשות שום דבר לחלץ עצמו ולפתור את הבעיה, הוא מאפשר למצב לשלוט בו ולא להישאר אחראי ולשלוט בגורלו שלו. למרות שקבלת החלטות הינה אחת מהפונקציות הקשות ביותר בהן יצור אנוש מתמודד, אנחנו עדיין רוצים להרגיש שאנחנו בשליטה, וכאשר אנחנו נוטשים אמונה זו אנחנו באמת בצרה. הטייס נכשל בהכרה שהוא יכול להשתמש בהדרכה שקיבל, בכישוריו ובניסיונו, הוא נכנע ומאפשר לכוחות הטבע להחליט (יתכן שבאמצעות כוח הכבידה). תחושת חוסר אונים זו יכולה לשתק אדם והופכת אותו חסר יכולת לכל פעולה שהיא.

כאן, תרופת הנגד הינה להבין שהמצב אינו חסר תקווה. הטייס חייב לומר לעצמו, "אני לא חסר אונים. אני יכול לעשות אחרת". כאן, כמו בתרופת הנגד **לדחף**, על הטייס לאלץ עצמו להישאר רגוע ולהטיס את המטוס. כמו תמיד, עליו לשלוט במטוס ולא לאפשר למטוס לשלוט בו. אם הטייס מבין שאינו חסר אונים והוא יכול להשפיע על המצב, עליו להירגע ולעשות מה שלמד. ושוב, זה לא קל, אולם ניתן להיעשות.

ניתן לבטא את כל זה בקצרה בכך שלא רק מצב המטוס בגישה לנחיתה חשוב, גם גישת הטייס חשובה באותה המידה.

מסקנה

אין כל ספק שגישות מסוכנות אחרות מרעות מצבים מסוכנים, או הופכות קשיים מזעריים לאסון. אולם, חמש המוזכרות למעלה זוהו על ידי ה- FAA כאלו שאנו כטייסים חייבים להיות דרוכים להן



במיוחד ולהימנע מהן. אם אנחנו מזהים בעצמנו אחת מגישות אלו, ומפעילים את תרופת הנגד, ואם אנחנו מאלצים עצמנו להכיר בכך שאיש אינו חסין (זה יכול לקרות לי), עשינו דרך ארוכה לקראת הקטנת גורם האנוש ברשומת תאונות אוויריות. וכפי שכולנו יודעים, מרבית התאונות האוויריות נגרמות מגורמי האנוש.