

כסא ימין – חוויות, מסקנות, לקחים, המלצות

הקדמה: במהלך הסיכום של השנה העברית החולפת גיליתי לתדהמתי כי בשנה האחרונה ביליתי למעלה מ-50 שעות בכסא ימין במסגרת התעופה הכללית. **איני מדריך** וכל השעות האלו בוצעו ללא תמורה ושלא במסגרת עבודתי. המספר ה"רב" של השעות גרם לי לדפדף לאחור בלוג בוק הפרטי-אישי שלי לטיסות תעופה כללית במושב ימין¹. העלעול ברוורס הניב את הרשימה הזו המנסה למיין טיסות אלו, משתפת את הקוראים בחוויה, ומחלקת מספר עצות מועילות במסגרת הזיכרונות והחוויות.

חלוקה: ניתן לחלק את טיסותי בכסא ימין לארבע קטגוריות ראשיות:

- חברים:** טיסות מהסוג של "בא לך לטוס איתי", "יש לי מבחן רמה עוד שבועיים", אולי...", "שמע, לא טסתי כבר שלושה שבועות ואני חש לא בטוח", "במבחן רמה אמר הבוחן/מדריך ש...". טיסות בהן אני בדר"כ משמש כטייס בטחון וכמקנה בטחון. פה ושם, בעיקר חברים מתקופת שרותי הצבאי הממושך או מטיסות ההמחשה שעשיתי לידידי לפני כמעט 40 שנה במהלך לימודי בטכניון, מנצלים את ניסיוני ומראים לי משהו מוזר, שונה, לא מובן, או סתם משוויצים בצעצוע חדש. גם טיסות כטייס בטחון ברענוני מכשירים למיניהם, קרי, הנמכות לילה בבן-גוריון, נכללים בקטגוריה זו למרות מספר הבדלים בולטים שיפורטו בהמשך.²
- שותפים למטוס:** אין ברירה. גם הם רוצים לשבת לפעמים בכסא שמאל. בדר"כ במסעות בארץ או מעבר לים. פה ושם גם סתם לרענון ולהסרת חלודה (ואז זה כבר עובר לקטגוריה הראשונה).
- טייס חונך לטייסים צעירים:** בדרך כלל לבקשת/דרישת חברת ההשכרה ולפעמים לבקשתם המפורשת (בעיקר כשאין מדריך פנוי או אולי מישהו רוצה לחסוך בהוצאות).
- טיסות מזדמנות כטרמפיסט:** פעם, לפני שנים, היה חלקן של טיסות אלו בטיסות כסא ימין משמעותי. עם התבגרותי התעופתית צמח לי השכל, הצטמצם האומץ (+) טראומה קטנה שכבר שפכתי עליה מילים בעבר) ובשנים האחרונות הצטמצם חלקן והוא שואף לאפס כיום.

מאפייני כל קבוצה והדרישות מהמושב הימני:

- חברים:** ניתן, בגדול, לחלק את חבריי המעופפים לשתי קטגוריות אופייניות כשכמובן בכל אחד יש ממרכיבי הקבוצה השנייה.
א. "בוא תראה כמה אני טוב וכמה השתפרתי מאז הנחיתה שנרשמה במכון הסיסמוגרפי".

¹ בתחילת דרכי כמהנדס ניסוי בניסויי טיסה לא הוכרו שעות הטיסה של המהנדסים כשעות צוות עזר אווירי (צע"א). מאחר וידענו שיום יבוא ונוכר כצע"א ואז נדרש להמציא רישום שעות הטיסה שלנו כמהנדסי ניסוי (מושב אחורי, ימני במטוסים ושמאלי במסוקים). לימים נשארה המחברת זנוחה (וגם הרישום האלקטרוני תפס את מקומה) אז המרתי אותה ללוג בוק כסא ימין בת"כ...

² בניגוד לכל טיסות מושב ימין המפורטות, הרי טיסות אלו כן נרשמות בלוג בוק כטייס מפקד לילה ולכן היחס אליהן קצת שונה.

ב. "אני מרגיש לא בטוח בטיסה איטית", או "מד-מן המדריך אמר במבחן הרמה שרצוי שאתרגל פניות חדות בלי תפירות...".

מאחר וכל טיסה בקטגוריה זו מתחילה בתדריך מפורט (בגלל הרקע התעופתי שלי אני שונא הפתעות...) תמיד אני שואל: "מה אתה רוצה להראות לי?! איך אתה רוצה להרשים אותי?!". והתגובות בהתאם לחלוקה לעיל.

לפני טיסה כזו אני משנן לעצמי בדרך לשדה: "אני לא מדריך. לא רציתי בעבר להיות מדריך, איני רוצה עכשיו ולא ארצה בעתיד". אני מזכיר לעצמי שאיני טס כמהנדס ניסוי עם טייס ניסוי עתיר שעות וידע, ומחליט לא להעיר סתם, לא "לרדת", ללגלג או לצחוק, לא להחמיא לריק, לא להתערב ולא לשאול אף פעם "מי הדביל שלימד אותך את השטות הזו?!". בתדריך לטיסות כאלו אנחנו סוגרים תמיד חלוקת תפקידים ומתי אני מתערב (אף פעם!)³.

מהטיסות בקטגוריה זו ההנאה האישית שלי רבה. פוגשים חברים, נהנים, מלהגים ומרכלים וגם לומדים. התרומה לרמת הטיסה שלי מטיסות כאלו אינה מבוטלת, בעיקר בראייה שאפשר גם אחרת, ורענון נושאים שאולי שקעו עמוק בנבכי הידע.

טיסות כטייס בטחון להנמכות מכשירים בלילה הינן בעלות מרכיבים כמעט זהים עם כמה מאפיינים נוספים. בעיקרון, בתדריך יכול המתרגל להגדיר: "אתה שותק, לא מעיר לי שאני תופר או שאפשר הרבה יותר טוב, ומעיר רק אם אני חורג מגובה מינימום⁴ או אם חלילה איזה מטוס מאיים עלינו", מאידך אפשר גם: "אני מתרגל ולומד, כל הערה מבורכת ועזרה במכשירים רק לבקשתי"⁵.

2. שותפים: (בסעיף זה אני צריך להיות זהיר במיוחד). למרות שכביכול אלו טיסות של "אין ברירה" הרי שתרומתם להכרת הטיסה ומטוסינו (ה-מוני) רבה ביותר. מאחר וכל שותפי עתירי ידע ורבי ניסיון וותק הרי בכל טיסה כזו אני בעיקר לומד. טיסות ממושכות (יחסית) מעל הים הם בית ספר לדיילי דלק מיטביים (לרבות חישובים של צריכה דלק למייל, או מייל לגלון), לטריקים לשמירה על טמפ' מנוע, לתפעולי GPS מתוחכמים ולהתמצאות בשדות תעופה גדולים שדוברים בשפות עבודה זרה (לע"ז).

גם בטיסות כאלו אסור לדלג על התדריך ועל חלוקת התפקידים במהלך הטיסה. כאן אני מרשה לעצמי להיות יותר ליבראלי בהערותיי, יותר להפגין ידע ולחוות דעתי על מי שלימד אותם ועל ההרגלים המגונים שרכשו במאות השעות שלהם, כמובן באווירה נעימה וטובה כי גם אחרי שהטיסה מסתיימת אנחנו ממשיכים להיות שותפים...

3. חונך לטייסים צעירים: כמו בקטגוריה הראשונה אני מזכיר לעצמי שאיני מדריך ולכן אני מגדיל את רמת האומץ הכללית, נוצר פי מהערות שאינן קשורות ישירות לטיסה (שומר אותן לתחקיר שאחרי הטיסה) ולומד דברים חדשים וטריקים שלא הכרתי.⁶ אין מקום

3 כמו בניסויי טיסה, מתערבים רק כשהטייס מת או התעלף, חלילה (דום לב או סתם ציפור אגרסיבית ב-550 קשר), או שהטייס מבקש יפה ובנימוס שלוש פעמים לפחות.

4 MDA או DA לפי סוג ההנמכה המתורגלת.

5 בדר"כ: החלפת תדר VOR ל-ILS, שינוי התדר ב-DME מ-VOR ל-ILS, שינוי תדר הקשר מ"גישה" ל"מגדל", ולהיפך...

6 גם על טיסה מקסימה בקטגוריה זו כתבתי ופרסמתי בעבר דוח ממושך שזיכני בתגובות רבות ובעיקר בטלפונים...

לדלג על התדריך, לשמוע על הכוונות ולשמוע למה הטייס הצעיר מצפה (תוך שאני מזכיר לו את כישורי הדלים כטייס במושב ימין) ומבהיר שתפקידי לוודא שאינו מתברבר, אינו שוכח כלום, שומע יחד איתו את בליל הקשקושים בקשר, בעיקר במטסים עתירי מטוסים ורבי בירבורים אלחוטיים ומפענח את כוונת הבקרים/פקחים.

4. טרמפיסט: הכי חשוב בטיסות כאלו לשתוק. כמו שאני מצפה מטרמפיסטים שאני לוקח ברכב בנסיעותי הארוכות ברחבי המדינה שלא יקשקשו בסוללוארי שלהם ולא יחליפו לי תחנות ברדיו כך אני מתנהג כטרמפיסט. הזמינו אותי לטוס, דיינו. ישאלו, יבקשו את חוות דעתי, אביע ולא בשום מקרה אחר, אלא, כמובן, במקרה של סכנת חיים או אם אני חושש שמתקרבת אחת כזו (עד 200 מטר מרחק חליפה אני שותק כמו דג מסורס...).

התערבויות בטיסה, פדיחות ושאר ירקות

ניתן למנות את מספר התערבויותי בטיסה שלא לבקשת הטייס על אצבעות שתי הידיים של טרומפי. ⁷ כמו בשעותי כמהנדס ניסוי כל התערבות היא טראומטית וראויה לדיון. ⁸ הרבה פעמים אחרי טיסה במושב ימין אני ממליץ לטייס לקחת מספר שיעורי תגבור אצל איזה מדריך מוכר. "לא חלילה שאתה כל כך גרוע, אבל לא יזיק שגם המדריך ירוויח...". בשתיים מן ההתערבויות תפסה אותי הקטסטרופה לא מוכן. שיחקתי במצלמה חדשה או עיינתי בדפיות השדה בכובד ראש ולפתע פתאום.... (3,500 רגל בדקה מהירות הנמכה ואז, סתתתם).

התערבות לבקשת הטייס הינה הליך לגיטימי ומקובל, לדוגמא בורטיגו, או אם הטייס רוצה לעשן או סתם לאכול כריך או אולי מבקש שתראה לו משהו. אלו אינן נחשבות בתנאי כמובן שתודרכו ונעשו בהגדרה ברורה. כאן מומלץ גם בתעופה הכללית לאמץ את הכלל "Take And Shake". הטלטול שבהעברת השליטה/פיקוד במטוס מבהיר חד משמעית מי מטיס ומונע אי הבנות (והרבה כאב ראש לועדת החקירה...).

סכום

טוב לשחק כדורגל מלצפות בו (אומרים שזה גם נכון בטניס, אבל עוד לא ניסיתי). גם קבוצות כדורגל במסגרת ההכנה צפות בסרטי וידיאו. כך גם מושב ימין. לא חלילה תחליף אבל העשרה, הרחבה, הרבה כייף וחוויות ופה ושם גם הרבה נחת (אחרי מבחן רמה של החבר, כשאתה רואה סרט מאיזו טיסה לחו"ל ורואה את הטריק שאתה הראית לו, כשאתה רואה מישהו לוקח תגבור עם מדריך אחרי טיסה משותפת וכו').

לתדרך, לתחקר, לשתף ולדבר, להעיר בעדינות וליהנות, זו כל התורה על רגל אחת (אם אפשר עם חיור וקריאות גיל, יותר עדיף).

נחמני

7 הכוונה ליוסף טרומפלדור שהיה בעל יד אחת

יוסף (אוסיה) טרומפלדור (כתב רוסי: Иосиф Владимирович (Вольфович) Трумпельдор (וולפוביץ') טרומפלדור; לעתים תרומפלדור; 21 בנובמבר 1880 על פי הלוח היוליאני – 1 במרץ 1920, א' בטבת ה'תרמ"א - י"א באדר ה'תר"ף) היה לוחם, מנהיג סוציאליסטי וחלוץ יהודי. נפילתו בקרב הפכה לאתוס ציוני.

⁸ בשנת 2028 אפרסם רשימת התערבויותי בהגאים שלא לבקשת הטייס במטוסי קרב לאור נדר שנדרנו שלא לספר על האירועים ב-50 שנה הבאות.