

אנחנו דואגים לגבי הדברים הלא נכונים, והם הורגים אותנו

נכתב על ידי Rick Durden, תורגם על ידי איציק מה-יפית, מתוך AVweb מתאריך 28.1.08

הערת המתרגם: הדברים הכתובים למטה משקפים את דעתו של המחבר לגבי הקורה בארצו. אבל, כשאנחנו קוראים זאת, מתברר שגם אצלנו היו טייסים, שאם היו נשארים בחיים, היינו מכנים אותם בשמות גנאי. למרות שהמאמר מופנה בעיקרו למדריכים, גם חניכי טייס יכולים ללמוד מה רצוי לא לעשות, בטח ובטח שאר קהילת הטייסים של שבת.

חורף בחדר ההסבה של הטייסים בשדה הווירטואלי יכול להיות די משעמם, עם ימים של עננות נמוכה ומזג אוויר מזופת לטיסה. או שאף אחד לא יוצא לשדה, ובעליו של בית הספר לטיסה שלנו מתחיל לדאוג האם רווחי הקיץ האחרון יכולים לכסות גם את החורף, או שהרבה אנשים יוצאים ומעבירים את זמנם בשתיית קפה של בית הספר בעוד הבעלים תוהה האם רווחי הקיץ האחרון יכסו את החורף, במיוחד עם המחיר הגבוה של הקפה.

ביום מסוים זה הייתי לבדי בחדר ההסבה, נמנע במתכוון מקנקן הקפה, בעודי מחפש נתוני תאונות מסוימים. אחד מהמבקרים הקבועים בחדר ההסבה פנה אלי בנושא חומר כלשהו שהוא קרא לגבי כיצד האמריקאים נוטים לדאוג לדברים הלא נכונים בעודם מקבלים החלטות כיצד לנהל את חייהם. הוא ציין שכולנו מתרגשים מסיכון של טרוריסטים המשתמשים במטוסים ומבזבזים מיליארדים של דולרים על נוהלי אבטחה בעלי ערך מפוקפק; אנחנו מתרגשים מהתקפות כריש (במשך שנה נפגעים יותר אנשים מפגיעת ברק) עד לנקודה שבה אחוז מסוים מהאוכלוסייה שלנו לא ישחו באוקיאנוס; הורים נכנעים לפחד ומסרבים לחסן ילדיהם עקב תופעות לוואי שסבירותם נמוכה יותר מאשר המחלה עצמה; ואנשים מסרבים לצאת מביתם מחשש למחלת ליים (lime Disease) [מחלה בקטריאלית קשה המועברת באמצעות קרציות] ומסכנים עצמם בהתקפת לב בגלל חוסר פעילות.

ידידי ציין, בצורה נכונה, שהסיכונים האמיתיים העומדים בפני האמריקאים היו קבועים בצורה מדהימה במשך השנים: מוות כתוצאה מעישון או שהייה במחיצת מעשנים (כ – 400,000 איש מדי שנה); תאונות רכב, בפרט עקב אי הגירת חגורות בטיחות (כ – 50,000 בשנה), תופעות לוואי של אכילה גם כשאנינו רעבים (כ – 300,000 אנשים בשנה) ופישולים בבתי חולים כיוון שהקהילה הרפואית לא הבינה מה שאנחנו בתעופה יודעים במשך עשורים: שרשימות תיוג אפילו לתהליכים השגרתיים ביותר, והגבלת זמן שבו הרופא יכול להיות בתפקיד, הינם דברים טובים (150,000 עד 500,000 מקרי מוות בשנה, תלוי במקור המידע).

ידידי פשוט אינו יכול להבין מדוע אנחנו האמריקאים ששים כל כך לקבל את הסיכונים האמיתיים שאנחנו עומדים בפניהם בעודנו ממשיכים לעשן, לאכול יתר על המידה, לא חוגרים חגורות בטיחות ולא מרימים קול צעקה לגבי התהליכים בבתי החולים, אולם מתרגשים מדברים בעלי סיכון נמוך, ונוקטים כל מיני סוגים של אמצעי זהירות יקרים, ולעתים מיותרים, שמוטב היה לו היו מוצאים על דברים בעלי סיכון גבוה.

אולם מה לגבי מטוסים?

לא הייתה לי תשובה לידידי, אולם זה גרם לי להתבונן באותה השאלה כמתייחסת לטיסה. בעוד מספר מקרי המוות בתעופה הכללית, מעט מתחת ל – 500 בשנת 2006 – הרבה פחות מהמספר של אלה שמתו עקב החלקה באמבטיה – הם מאד נמוכים, יש להשוותם עם המספר הנמוך של אנשים שנכנסו למטוסי תעופה כללית מלכתחילה. כזוה בראשנו, שיעור התאונות שלנו הינו גרוע ביותר מאשר חברות התעופה ומעט יותר גרוע מאשר כלי רכב, אבל דומה לרכב דו-גלגלי. לפיכך, רצוי להעריך: האם אנחנו הטייסים דואגים כיצד להתמודד עם הסיכונים המעשיים העומדים בפנינו? וכשאלה צדדית, האם אנחנו מדריכי הטייס מלמדים את החניכים (וטייסים במבחן רמה) כיצד לזהות ולהימנע מלעשות דברים טיפשיים, בעלי סיכון גבוה, במטוסים?

לאחר עיון בנתוני התאונות, הגעתי למסקנה מעורבת; במספר מקרים אנחנו בסדר גמור, באחרים, אנחנו פשוט גרועים. בצד החיובי, אין לנו הרבה תאונות של הקרחה או סופות ברקים. בעוד הם מתרחשים כל שנה, המספר די נמוך, כמו האחוז במספר התאונות הפטאליות, כך שטייסים קבלו באופן כללי את הרעיון שדברים מרעישים ודברים קפואים יכולים להיות מאד מכוערים, ונוטים לגשת אליהם עם הרבה זהירות. יש לנו גם מספר תאונות במהלך טיפוס, הנמכה או הליכה סביב.

אולם, בהתאם לדו"ח Nall, כ – 74% מכל התאונות ו – 79% מתאונות פטאליות נזקפות לחובת הטייסים ומעט לבעיה מכאנית או "בלתי ידוע". זוהי הקדמה מדכאת לצד השלילי של כיצד אנחנו מטפלים במטוסינו. התאונות הפטאליות שלנו ממשיכות להתנגק לאותם המקומות הישנים: כל שנה, טיסת VFR במזג אוויר לקוי, "תמרון" ולבטח, האירועים הפטאליים

הללו בהם טייסים עומדים בפני מצב חירום אחד ויוצרים החלטה מרתקת שיוצרת מצב חירום אחר, ואז נכשלים בטיפול בשניהם. בצד הלא פטאלי, אובדן שליטה בנחיתה הינו הגדול בהם, צובר 40% מכל התאונות. הדבר הטוב היחיד הינו שמעט מהן הינן פטאליות.

לדאוג לדברים הנכונים

אם כך מה אנחנו עושים עם כל זה? ראשית, תרשו לי להציע שנדאג לדברים הנכונים? בדיוק כפי שאנחנו מחליטים לא להציב מוות כתוצאה מאכילת בשר נגוע בחיידקים בראש רשימת הדברים שאנחנו דואגים להם חסרי שינה בלילה, הבה לא נשים ברשימה זו, גם למשל, טיסה איטית מדי בגישה הסופית. יש מעט מאד תאונות שמעורבים בהם מטוסים שהזדקרו בגישה הסופית. מאידך נראה שמרבית הטייסים מאד מודאגים מהיענות השליטה והזדקרות, כך שהם טסים בגישה הסופית מהר מדי. כיוון שהם דואגים לדבר הלא נכון, הם מוצאים עצמם לעתים ללא יכולת לשלוט במהירות והאנרגיה העודפים בנחיתה (ולעתים מסיימים בקבוצת "אבדן שליטה בנחיתה").

יתכן והדרך להקטין תאונות נחיתה הינה שהמדריכים יקדישו קצת יותר זמן בהדגשת מהירות הטיסה במהלך רבע המייל האחרון בגישה הסופית. על המדריכים להסביר ש- $1.3V_{so}$ מהיר למדי לשליטה והצפה ללא מנוע, וזה מוביל לנגיעה קרוב למהירות ההזדקרות... כלומר, נחיתה עם מינימום אנרגיה. עם שימוש נכון במאזנות לתוך הרוח, וערנות על דושות הגה הכיוון, יש הרבה שליטה במטוס לפיזור המהירות והאנרגיה שיש בנגיעה. הנמכה מהירה יותר בגישה הסופית משמעותה או הצפה ארוכה לאורך המסלול (עם בעיה של שליטה כיוונית הקשורה בכך), או נגיעה במהירות גבוהה (עם בעיה של חוסר שליטה בריצה ויעילות מעצורים). הדבר מגדיל את הסיכון בנחיתה זו, וללא הפתעה, מגדיל את מספר התאונות הנגרמות עקב כך. אנחנו יודעים מהם ההרגלים הרעים; למדריכי הטיסה יש את ההזדמנות להיתקל בהם ולהתמודד איתם. בעוד הדרכות לקראת מבחני רמה דו-שנתיים אינן תדירות מספיק בכדי לעשות הרבה להורדת שיעורי התאונות, עדיין זו הזדמנות למדריכים לנסות ולהתרכז בתאונות אובדן שליטה בנחיתה על ידי התעקשות שהטייסים יטוּסו במהירות הנכונה במהלך רבע המייל האחרון בגישה הסופית.

עשו זאת מציאותי

בעודי מתבונן בסיכונים האמיתיים שעומדים לפנינו, ודואגים לגביהם, אני גם מציע שנוודא שאין נתק בין אימוני הטיסה והמציאות, במיוחד כשאנחנו מתבוננים במספר סיבות לתאונות פטאליות. לדוגמה, התאונות המעורבות בטיסת VFR לתוך מזג אוויר רע הינן קבועות בצורה מצערת משנה לשנה. אלה הן באמת התאונות, שאנחנו הטייסים חייבים להזיר שינה מדאגה בעטיין. הדבר נכון במיוחד כיוון שהנתונים מראים שקיום הגדר מכשירים אינו הגנה מיוחדת כנגד התהליך של קבלת החלטה רעה הגורמת לטייס לסיים נמוך, מתחת לעננים נמוכים, בראות לקויה, לאחר המראה במזג אוויר שהיה ראוי לטיסת VFR.

אני מזמן דגלתי שהדרכה בסיסית כוללת מספר שיעורים במהלך מזג אוויר מגבלתי. החלק הקרקעי יכול להיות פשוט התהליך להשגת נתוני מזג אוויר ודיון מה באמת המשמעות למישהו המנסה לטוס בו, ואז, אם ניתן, לצאת לטוס, כך שהחניך יכול לראות עד כמה זה גרוע. הכול מתחיל בימים הללו של אובך מסוים, כאשר נראה שהחניך חסר ניסיון קיבל שיעור "רע"; זה לא הולך טוב כמו השיעור האחרון. מדריכים יודעים במשך שנים שחניכים מתחילים נוטים להיות טובים יותר במהלך הדרכה זוגית, כאשר יש ראות טובה, ופחות טובים כאשר יש אובך או מגבלת ראות אחרת. הבאת הדבר לתשומת ליבו של החניך, כאשר זה קורה, הינו צעד אחד בהחדרת תחושת בטן בטיס להשפעה השלילית של ניסיון לטוס VFR כאשר הראות מתחילה להתדרדר, אפילו כאשר זהו VFR חוקי למהדרין.

כשנקודה זו בוצעה, מצאו זמן לקחת את החניך כאשר האופק אינו נקי, אולם עדיין VFR (או שהאופק מופיע הרבה יותר נמוך עקב האובך) והעלו את עניין השליטה במטוס, ניווט וטיפול בכל הדברים הקטנים שיש לבצעם בכדי להביא את המטוס בבטיחות ממקום אחד למשנהו. ואז צאו לטוס כאשר יש בקושי VFR חוקי וראו כיצד זה נראה. המדריך יכול לגרום למעט התרשמות חזקה על ידי זה שיראה כמה הרבה מגדלים יש שם בחוץ – כנראה שהוקמו על ידי אנשים השונאים מטוסים, עם כוונה אחת, לנקות את השמיים מהם – ועד כמה מהר מגדלים אלו מופיעים מתוך החשיכה ומתקרבים למטוס. לבסוף, ודאו שהמדריך יכול לדאוג לכך שהחניך בא לשדה לשני שיעורים או יותר כאשר מזג האוויר גרוע, עובר דרך בדיקת מזג האוויר ומבטל את השיעור, כך שהחניך אינו מקבל הלך רוח של טיסה בכל פעם שהוא או היא באים לשדה, ומפנימים את ההבנה שזה בסדר לבטל טיסה.

אינני בטוח כיצד לפתור מהר את הבעיה של "טיסת VFR לתוך מזג אוויר רע". אני חושב שיש הרבה צעדים קטנים, זהירים, כיוון שהדבר כולל גם שיפוט, דבר אשר נראה שאינו נפוץ אפילו בין האוויראים. ואף על פי כן, אני משוכנע שיש לדון בכך בתדירות עם חניכים מתחילים, והם צריכים להתנסות בתחושה הנוראה שמישהו מקבל במזג אוויר מגבלתי, ואולי

להזיע מעט ולגלות כיצד האיכות של קבלת החלטה מתחילה להתדרדר. ואז המדריך יכול להבהיר שזה באמת בסדר לשנות, לא לצאת ליעד בטיסה מסוימת.

זה יהיה כנראה רעיון טוב למדריך להזכיר לחניך שהוא יודע מה המשמעות להיכנס לצרות; הוא או היא היו בצרות כאשר איחרו לעבודתם או לא הופיעו לפגישה, וזה מניע חזק; אולם החניך אף פעם לא היה מת. המדריך יכול לשדר את הידע ותחושת הבטן שהתעסקות עם מזג אוויר מגבלתי, VFR, אינה הדרך להבטיח שהחניך יגיע לפגישה או אירוע משפחתי או יעד אחר, בזמן... זוהי הדרך למות.

האם תירצו חירום נוסף?

תוספות שנתיות, טורדניות, לדירוגי התאונות הפטאליות הינן אלה שבהן הטיס עמד בפני חירום מסוג כלשהו, ואז מבצע את ההחלטה המתעלמת משנים (או שבועות) של הדרכה, ובמכוון יוצר חירום אחר כחלק מהתעסקות עם האירוע המקורי. (אני תוהה כל הזמן האם יש להאשים את המסורת של ג'ון ווין בסרטי הגבורה לחלק מתעלולי טייסים טיפשיים שלא יאומנו שאנחנו רואים כל שנה.) איני יכול להימנע מלחשוב על הטיס שנכנס למזנון מהיר, וכאשר מזמין חירום, המוכר שואל האם הוא רוצה חירום גדול יותר או אחד נוסף. אני פשוט לא מביין את הלוגיקה, וכיוון שרבים מהם מתים, קשה לנהל חקירה בסיאנס.

אחד מהחביבים עלי הינו כן הנסע שאינו נפתח. בעוד זה מרתק, ומבחינה טכנית זה חירום, ההיסטוריה מראה שאם הטיס מבצע נחיתה רגילה, עדיף על מסלול סלול, אין זה מסוכן. מדי פעם כשאני מחפש דיווחי תאונות לראות אם אני יכול למצוא דבר המצביע שמישהו נפגע או נהרג בנחיתה עם כני נסע מעלה, כאשר הטיס מבצע נחיתה רגילה... כלומר, אינו מנסה לעצור או להנץ את המדחף/ים. לא מצאתי פגיעות או מוות בנחיתות כאלה מאז מלחמת העולם השנייה. מכל מקום, כאשר הטיס מוסיף חירום על ידי כיבוי המנוע/ים ומנסה לעצור את המדחף/ים וגולש למסלול (דבר שמעט, אם בכלל, טייסים התנסו בעבר), יש תאונות הכוללות פגיעות חמורות ומוות, כיוון שהטיס או שאינו יכול להגיע למסלול, או שהוא גבוה ומהיר, ואז מחליק ופוגע במשהו או נוחת מחוץ לשדה עם תוצאות בלתי נעימות.

חירום על חירום טיפשי נוסף הינו הניסיון לבצע פנייה חדה, בדיוק מעל מהירות ההזדקרות, בגובה נמוך, כאשר המנוע במטוס חד מנועי נכשל לאחר המראה. כמה טייסים התנסו בפנייה חדה בגובה 300 רגל מעל פני הקרקע? פניות אלו מתבצעות כרגיל עם כוח, ולבטח לא כל כך נמוך. עכשיו, כמה התנסו בפניות חדות בגובה 300 רגל מעל פני השטח, ללא מנוע? ובכן, למה ומדוע הרבה החליטו לנסות כזו כאשר המנוע יצא לחופשה לאחר המראה, במיוחד כשהם הודרכו לנחות ישר קדימה?

תמרונים טיפשיים

האחרונים, גוש תאונות פטאליות הנוטות, במבט ראשון, ליפול לתוך קטגוריה של "טיפשות", הם אלה שה – NTSB מדביקים לתוך הגדרה של "תמרון". כמה מאלו הם אלה שהחוקרים הממונים אינם מבינים היכן לתייק, כך שהם נדחקים לתמרון. מספר הגון ראוי שיוכנס לסיווג טיסת VFR לתנאי IMC, כיוון שהטייס מתחיל לבסוף להסתובב בכדי לחזור למזג אוויר טוב יותר, אולם דחה את הפעולה כך שהוא או היא הנמיכו, בראות גרועה ונפגעים. הרוב, מכל מקום, כבולים בטיסה נמוכה מכוונת; דבר שלא נכלל בתוכנית ההדרכה לטייס פרטי. בהנחה שכל כך הרבה טייסים נהרגו בטיסה נמוכה, מדוע לא? יתכן וזה מעט כמו סקס: במקום לדבר על זה ולספר לחברה, אנחנו פשוט אומרים, "אל תעשו זאת", ומקווים לטוב. הגישה של "השאירו אותם חסרי ידע ותגידו להם לא לעשות זאת" נראה שאינה פועלת.

אלה שטסו במטוסי ריסוס, ביצעו אירובאטיקה בגובה נמוך או טיסה נמוכה בפעילות צבאית, יודעים שהעולם נראה שונה מתחת לגובה 500 רגל מעל פני השטח. האופק נראה, באופן מוזר, מעט יותר גבוה. הדבר המשמעותי הוא שהאדמה אינה משהו מופשט יותר, תרגיל אינטלקטואלי, מרוחקת קמעה, שהנוסעים מביטים בה ופולטים "נראה שאנחנו מאד איטיים". במקום זה, היא ממש שם. זהו חלק אינסטינקטיבי, נמרץ, של מציאות הטיס, תחושה של חיזיון מרחבי ומעבר ליד משהו מטושטש. בכל פנייה, המהירות הקרקעית המשתנה, כאשר המטוס עובר מרוח אף לרוח זנב או להיפך, מובחנת מיידית בעוצמה.

נכון להיום, אני זוכר את הפעם הראשונה שקיבלתי הדרכה לטיסת ריסוס בפיפר J-3. בגובה 6" מעל התבואה, העולם היה רק כתם ירוק. ומטוס זה חלף את השדה רק במהירות של בערך 85 mph. לא ידעתי היכן להביט. זה היה מדהים לחלוטין. ועדיין הייתי בר-מזל. קיבלתי הדרכה ממדריכים שהיו גם הם טייסי ריסוס. למדתי היכן להביט ובמה אתנסה.

טיסה נמוכה מרגשת... אין שתי דרכים לכך. העולם חולף בשריקה ותחושת המהירות היא עצומה. עם רוח זנב, כמה מהמטוסים הצנועים בעלי כני נסע מתקפלים יכולים להגיע למהירות קרקעית של 200 mph, והטיס יכול לחוש מעט כיצד זה לצרוח במורד במכונית מרוץ פתוחה. חלק ניכר מהטייסים מנסים זאת פעם או פעמיים; חלק נהרגים בניסיונות הראשונים וחלק מפסיקים עם זה לזמן מה. חלק מקבלים תעודה מה – FAA על טיפשות חמורה עקב מאמצייהם לחלוף בגובה נמוך מעל בית חבר. כל שנה, לא מעט טייסים מצליחים לגלות שגובה נמוך הינו עולם שונה, וכאשר לא מאומנים לתמרון בעל סיכון גבוה, הם באמת אינם יודעים מה הם עושים. הרבה משלמים בחייהם. האירוניה העצובה היא שבכל שנה לפחות אחד או שלושה נהרגים בהתרסקות בשטחם של אלה שהם חשבו שהם הולכים להרשים.

כולנו מורים

כיצד פותרים זאת? חנכו. חנכו בכל הרמות שאפשר בכדי להכות במה שמניע הרבה טייסים, ככל האפשר. הפיצו שלאחר 9/11, הרבה אנשים שם בחוץ פוחדים ממטוסים. אם הם רואים אחד טס נמוך, הם משוכנעים שהוא הולך להתרסק, ליפול עליהם, מוטס על ידי טרוריסט או כל מה שכתוב למעלה. בואו ונבין שלכל אחד יש טלפון סלולארי, ולמרביתם מצלמות. אנשים מופחדים או כועסים אלו, הצופים בטיסה נמוכה (מכל הדברים הטיפשיים – לטוס נמוך מעל חוף מלא אנשים או שטח בנוי ביום קיץ יפה) מצלמים את המטוסים המפחידים ומשתמשים בזה כאשר הם מתקשרים למשטרה או ל – FAA להתלונן. זה מקל על פעולת האכיפה של ה – FAA. אני מציע שניתן להניכי הטייס לדעת, כשהם חושבים שמטוסים הם דבר נהדר (ואכן הם נהדרים), יש כאלה שאינם חולקים דעה זו, ויתלוננו על טיסה נמוכה ויצביעו לטובת סגירת שדות תעופה. לפיכך, רק בכדי להגן כנגד פעולת הרשויות, יש תמריץ יעיל להישאר בגובה.

לדעתי, עלינו לפרסם שאֵלה אשר טסים נמוך למחיייתם ואשר הודרכו לכך, עדיין מתרסקים בשיעור גבוה ולא נעים. חובבן במשחק נכנס לכך עם חפיסת קלפים לטובת הבית. כל טיס ריסוס שעבדתי עימו או שאני מכיר, והיה בתחום זמן ממושך, התרסק לפחות פעם אחת, בדרך כלל לאחר שפגע במשהו (והם מכירים בדרך כלל את האזור סביב השדות שהם מטפלים בהם בקביעות). הם שורדים בדרך כלל כיוון שמטוסים אלו נבנו במיוחד לסיכוני טיסה נמשכת בגובה נמוך. הצבא, אשר משקיע מיליונים בהדרכת טייסים לטוס נמוך, מאבד מספר טייסים וצוותים כל שנה בטיסות הדרכה גובה נמוך אלו, למרות שהם טסים בנתיבים שנסקרו למניעת מכשולים.

מדריכים יכולים לקחת את החניכים שלהם סביב האזור בגובה 1000 רגל מעל פני השטח ולהציג בפניהם את כמות האנטנות ומגדלים אחרים, קווי מתח ודברים אחרים הננעצים באוויר. המדריך יכול להוביל את החניך מעבר לדלת ה – FBO ולהצביע על עמוד טלפון קרוב ביום אביב, ולבקש מהחניך להצביע על הכבלים. חלקם, תמיד, יהיו בלתי נראים. בהוצאתם החוצה, בסופו של דבר הם יראו את התמונה. זה שיעור יעיל. יש הרבה דברים שאינם יכולים לראות, כך שכאשר המטוס מתחת ל – 1000 רגל, גורם הסיכון מטפס מהר.

לבסוף, אם השדה באזור שבו ניתן לבצע הקפות מבלי להפריע לשכנים, בצעו כמה בגובה 400 רגל. אפשרו לחניך לראות שהפרספקטיבה שונה. ואז טוסו מעל המסלול בגובה 20 רגל ושאלו עד כמה החניך עסוק בעשותכם כך. הוא או היא היו מאותגרים לשמור מצב בתחום של 100 רגל מעל נקודה בגובה – שאלו כיצד זה מתורגם כאשר טסים נמוך. ואז שאלו מה קורה אם מישו מתמלא במעט מרץ במהלך משיכה בסוף המסלול ודעתו מוסחת מעט בנסותו להביט לאחור לכיוון אלה שאותם חיפש להרשים בכישוריו והעזתו, והאם החניך יוכל להתאושש מהזדקרות עם מנוע בגובה 300 רגל מעל פני השטח, במיוחד אם הכדורית (כמד פנייה ונטייה) אינה ממורכזת.

איננו יכולים לעצור טייסים טיפשים מלהרוג את עצמם, אולם יתכן שאנחנו יכולים לחנך את הנבונים כך שהם יכירו שמעבר בגובה נמוך אינו הופך אותם למאצ'ו. יתכן והם יסרבו ויחיו בשעממם את נכדיהם בסיפורים על טיסותיהם. מכל מקום, אם האזהרה לא עובדת, יתכן והחניך יעשה זאת והם לא יהרגו עצמם בתהליך אלא רק יגנו על עצמם מפני פעולת עונשין של ה – FAA.

ככלות הכול, אתם חייבים להיות חיים כדי שה – FAA ירדוף אחרים. ואני מעדיף מאד טייסים חיים.