

בדיקה לפני טיסה? למי איכפת?

נכתב על ידי **Rick Durden**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **AVweb** מתאריך 13.6.2004.

הערת המתרגם: בדיקה לפני טיסה. למרביתנו הפכה להיות תהליך שיגרת של צעידה בצעדים נמרצים סביב המטוס מבלי לחשוב מה אנחנו עושים שם בכלל (בהנחה שעל זה כן מקפידים). המאמר מאיר כמה דברים שטוב לתת את הדעת עליהם, אפילו שכולנו חכמים, כולנו נבונים, כולנו יודעים את התורה. וכמובן – אין שום דבר שיחליף את מערך הבדיקה של היצרן, גם לא מאמר זה.
ותודה לטל ר. על הערותיו המחכימות.

זה היה במועדון הטייסים, כאן בשדה התעופה הווירטואלי, מבצע את תרגילי הנשימה שלי, כשמצאתי עצמי מצותת להדרכה שנתן אחד מהמדריכים לחניך מתחיל. המדריך התייחס ללא הפסק לחשיבות של הבדיקה לפני טיסה, כמו גם לכל האפשרויות האיומות שיכולות להתרחש לחניך חסר האונים אם יכשל בבדיקה של הכול על המטוס. החניך החל להחוויר כאשר המדריך נכנס להתקפלות כנף והינתקות להבי מדחף, עד כדי כך שהחלתי לתהות האם מדריך זה יצליח לגרש חניך טייס נוסף, ואז תהיה לו ההזדמנות להתלונן שאין אנשים שבאמת רוצים ללמוד לטוס.

מעט אחר כך, שמעתי את סנדי – אחת מטייסות חברות התעופה המקומיות שלנו, ובעלת מטוס Citabria – מושכת את המדריך הצידה ומציעה לו שייגש לבדיקה לפני טיסה מהיבט יותר חיובי, כלומר לוודא שהדברים עובדים, במקום מנקודת המבט השלילית שלו. היא הזכירה לו בעדינות שחניכים חדשים מודעים מאד לעובדה שהם יכולים להרוג עצמם במטוסים. ככלות הכול, כל אדם הנכנס בדלת ומבטא את הרצון לטוס הינו הרבה יותר אמיץ מאשר חבר ממוצע בחברה שלנו, כיוון שהוא או היא בילו את חייהם מוצפים על ידי המדיה שלנו המשבחת בשמחה את הסכנות של המטוסים הקלים.

בעוד סנדי דיברה עם המדריך, הצלחתי לחשוב על הפילוסופיה שלה לגבי בדיקה לפני טיסה מול זו של המדריך השלילי, ונזכרתי במאמרו האחרון של Michael Maya Charles על כל החומר שהיה עליו ללמוד בהיותו בקורס MD-11. הוא תיאר איזו כמות נכבדה מהחומר הייתה טריוויה חסרת חשיבות משוננת בעל-פה שכל טייס מימי Montgolfier והלאה השליך במהירות ממוחו או מוחה כאשר טיסת הבחינה הושלמה, כיוון שזה לעולם לא יהיה בשימוש בפעילויות מעשיות. לאחר שמאמרו הופיע, אחד מקוראיו הגיב על זה באופן שלילי בהתייחסו למאמר שאני כתבתי לגבי טייס המבחן האגדי, AI White, והבדיקה לפני טיסה הארוכה מאד שביצעתי עם AI על ססנה 402 לפני מספר שנים. הקורא ציין ש – AI צריך לדעת ככל האפשר לגבי המטוס שנבדק, ולפיכך לא היה שם משהו שטייס לא יתייחס כחשוב כאשר הוא לומד על המטוס. חוסר העקביות לכאורה שבוטאו במאמרים וההערות המעמיקות של הקורא – כמו גם שמיעת אגב של המדריך מלמד את החניך המתחיל – גרמו לי לנסות ולגלות אם הייתה תשובה לשאלה ההיסטורית של כמה ואיזה מידע צריך שיהיה לטייס על המטוס כאשר הוא בבדיקה לפני טיסה, וכיצד לבצע למעשה בדיקה מוצלחת.

למדו דברים שביכולתכם לשנות, קבלו דברים שאינכם יכולים

כאשר קראתי שוב את הערותיו של Michael Maya Charles וחשבתי על גישתו של AI White לגבי בדיקה לפני טיסה, הבנתי שלא היה שם חוסר עקביות בדרך שהשניים ההם הפעילו מטוס. שניהם משלימים, מקצוענים מנוסים הנוקטים גישה פרגמטית מאד בנושא הטיסה. שניהם רוצים לדעת ככל האפשר על המטוס, כל עוד מידע זה קשור ישירות ליכולת להביא את המטוס ממקום אחד לאחר ולאפשר לו להגיע באותו מצב כפי שעזב, כל זאת תוך שמירת קצב לב סביר. אם קיים מידע שהטייס יכול להשתמש בו בתהליך זה, הוא בעל ערך; אם המידע הינו לגבי משהו שאינו מושפע מפעולות הטייס לפני הטיסה או במהלכה, מידע זה מיותר, ובצדק מועבר לתיקיית הטריוויה.

כאשר ביליתי שעה בביצוע בדיקה לפני טיסה על ה-402 עם AI White, השאלות שלו ביחס לפרטים ייחודיים תמיד נגעו במה שהוא עשוי ללמוד ולראות בבדיקה לפני טיסה, פרטים שיאפשרו לו לקבל החלטה האם לקבל את המטוס לטיסה. הוא רצה לדעת דברים כגון כיצד המאזנות חוברו למבנה וכיצד לבדוק בראייה חיבורים אלו, או כיצד הצירים והצילינדרים המפעילים צריכים להיראות



בהחלט לא עמד לפרק אותו בכדי להחליט האם כל החלקים היו במגבלות והורכבו כראוי.

אם הכול בסדר ותקין. לפיכך, אם המצב בשטח לא תאם לתמונה מנטאלית זו, הוא נהג לסרב להטיס את המכונה או להביא מכונאי שמכיר את המטוס. בנוסף, כאשר מצא משהו שגרם לו לסרב להטיס את המטוס, הוא נשאר במצב זה עד אשר המכונאי הציג לו, לשביעות רצונו, שמה שהוא ראה היה בתוך המגבלות הרגילות והמקובלות, או שהבעיה תוקנה. הוא לא היה מעוניין בערכי הפיתול לברגים שאחזו בצירים, סוג סגסוגת האלומיניום ששימש למעטה המאזנת ולא המספר המסוים של מעלות ירידת המאזנת, כיוון שאלו היו דברים שהוא לא יכול היה לבדוק בבדיקה לפני טיסה, והוא הבין שעליו לסמוך על האנשים שבנו את המטוס ועל המכונאים שעבדו עליו. הוא

עם קריאת ספרו של Al White, הורשמתי ממספר הדברים שהשתבשו בטיסה שיכול היה לתקן כיוון שהכיר את המערכות היטב, וידע מה הוא מסוגל לתקן על ידי נקיטת פעולה בטיסה. מכל מקום, הוא לא טרח לרכוש את הידע המפורט הזה לגבי המערכות שלא ניתן להשפיע עליהן אם הן תיכשלנה בטיסה, מעבר לידיעה כיצד לסגור אותן, או לנטרל אם אפשר, כך שיפסיקו להשפיע לרעה על הטיסה.

כששקלתי את כל זה, נשארתי מוטרד מחוויה שאירעה לאחרונה, שבה התעלמתי ממה שיכולה הייתה להיות בעיה משמעותית, בבדיקה לפני טיסה. טסתי בססנה 206 בכל יום במשך כשבוע והייתי אמור להסמיך טייס אחר על המטוס. הוא ביצע את הבדיקה לפני טיסה ומצא סדק שרץ סביב מחצית היקפו של צינור פליטה. אני החמצתי את זה במהלך כל השבוע, בעודי מטיל ספק שזה הופיע לפתע בטיסה האחרונה. הוא עשה משהו שאני עושה בדרך כלל, אולם הזנחתי: הוא אחז צינור פליטה ונענע אותו.

בעודי חושב על הנושאים הללו, ביליתי זמן מה בשיחה עם אנשים שאני מכבד, המבקרים בתדירות במועדון הטייסים. בעוד ארבעה טייסים יכולים לעיתים לבטא חמש דעות, כיוון שכל אחד מקווה שמישהו אחר הולך לבדוק זאת בעת ארוחת הצהריים, השגתי תמימות דעים מעניינת לגבי מספר דברים הנוגעים לאופן ביצוע בדיקה לפני טיסה. רעיונות אלו יספקו סיכוי טוב לזיהוי כאשר ישתבש משהו במטוס, לפני שישמיע רעש רם ומטריד בטיסה.

בהאיזני לטובים ממני, ובקריאה רבה בנושא – כולל דו"חות תאונות – ובתקווה שאני לומד מטעויותיי שלי במהלך השנים, החלטתי שבדיקה מוצלחת לפני טיסה הינה תוצר של מיקוד תשומת ליבו של הטייס במטרה אחת - במהלך כל התהליך - המטוס עצמו.

ללא הסחת דעת



זה מתחיל כשאתם פותחים את דלתות המוסך או צועדים לאורך הרחבה למקום בו המטוס קשור. רגע זה, כאשר אתם רואים לראשונה מכונה מעופפת זו, יצור מדהים זה של תעופה, הינו הזמן שחייב להפוך לכל עולמכם. אתם מביטים במטוס. כולו. לעת עתה, שום דבר אחר לא צריך להיות קיים עבורכם אלא מטוס זה. אתם חושבים כיצד הוא צריך להיראות ומתמקדים בתיאום מראה אידיאלי זה עם מה שאתם רואים למעשה. חבר שלי מתייחס לתהליך ההתרכזות המוחלטת במטוס במהלך בדיקה לפני טיסה כסוג של חווית זן; אתם חשים או הופכים למטוס, מתקשרים איתו רוחנית בכדי להיות מודעים למבנה של קיומו. חבר אחר, קברניט חברת תעופה שאני מוקיר מאד, השתמש בתווית שונה לאותו התהליך של

התרכזות מוחלטת בעת הבדיקה לפני טיסה; זו של פרנויה ואשמה קתולית/יהודית מיושנת: אתם מנסים להביט לכל פינה וחור קטנים, כיוון שאתם יודעים שמהו לקוי ועליכם רק למצוא אותו. אני הייתי רוצה להתייחס לבדיקה לפני טיסה כשילוב של הקטעים הטובים ביותר של שתי גישות אלו, ולנסות להימנע מתוויות. אני רק מודא שאני מתרכז במטוס ומבטל כל דבר אחר.

ובכן, מה אנחנו כוללים בבדיקה לפני טיסה עצמה? מדריך תפעול טייס – POH או מדריך הבעלים למטוס מספקים הנחיות, אולם, כיוון שאין זה ספר "כיצד לטוס", הוא אינו מתיימר להורות הכול. ספרות ההדרכה לרישיון פרטי שכל אחד מאיתנו למד "לפני הרבה זמן, כאשר" מספקים אפילו הנחייה רבה יותר; כמו שעושים מדריכי הטיסה הבסיסית שלנו וטייסים אחרים שדיברנו איתם במהלך הזמן. אני חושד שלמרבית הטייסים היו מספר פחדים עקב השמטת משהו בבדיקה לפני טיסה, כך שהם שינו את נוהל הבדיקה שלהם בהתאם. לכל מטוס יש את האזורים הייחודיים שחייבים להיבדק, כגון אתגרים בדגימה מעשית של הדלק במספר מטוסים, או בדיקת גובה הנוזל ההידראולי באחרים. מערכות ייחודיות שכאלו משמעותן שראשית עליכם להביט במדריך המטוס ולקרוא מה ממליץ היצרן לעשות בבדיקה לפני טיסה, ללמוד כיצד לטפל במציאת מיכלי הנוזל ההם, ומעט חריגים. לאחר מכן, זהו עניין של לזכור את הדברים הכלליים שלמדתם לפני הרבה זמן, לבדוק ולראות שכל מכסי הדלק והמילוי מחוברים, ושארף אחד לא "גנב" כנף, דברים מסוג זה.

ללא תלות במה שמתאים לכלול בבדיקה לפני טיסה בסוג מסוים של מטוס, תפיסת הפעולה הינה התמקדות, מיקוד האינטלקט שלכם במשימה שתודא שטיסתכם תביא אתכם לשם וחזרה. כמה תאונות התרחשו כיוון שהבדיקה לפני טיסה נקטעה בדיוק בנקודה הלא נכונה? האם זו גזירת גורל שמפריעים לטייסים בדיוק ברגע הלא-מתאים, ולכן מחמיצים משהו שאמור היה להיות ברור מאליו – מכסה מילוי שמן חסר, או שהמטוס בדיוק הגיע מהמצבעה ומישהו חיבר את המאזנות במהופך? (כן, זה קרה יותר פעמים מאשר נוח להודות, וחלק נכבד מהטייסים שהעלו מטוסים אלו לאוויר מתו בנסותם להטיסם.) בכדי להיות הוגנים לעצמכם ולנוסעים שלכם, נסו לארגן את הדברים כך שתוכלו לבצע בדיקה לפני טיסה ללא הסחות דעת. ל - Randy Sohn, המטיס עשרות סוגי מטוסים שונים ב - Commemorative Air Force (ארגון המשמר ומטיס מטוסים צבאיים ישנים), מתעקש על מספר דקות עם המטוס שהוא הולך להטיס, ללא כל הפרעה. זה עוזר לו לודא שהמטוס מוכן ליציאה, ומזכיר לו את המהירויות והמערכות של המטוס. אזי הוא מוכן מנטאלית לאתגרים וכל התנהגות חריגה שהמטוס עשוי להפגין. אם זה מספיק טוב לבחור שהטיס בהצלחה B-29 מתוך חצר גרוטאות בקליפורניה כל הדרך עד דרום טקסס, ללא הפסקה (מרחק של כ-1,200 מייל ימי), בכדי להתחיל את תהליך השחזור שלו, אזי אני חושב שהתפיסה של "התמקדות המוחלטת במטוס מהרגע שהטיס ניגש אליו" הינה היחידה שעלי לאמץ.

המבט הראשון הממושך



במבט ראשון זה במטוס, ראו את התמונה הכוללת. האם משהו תלוי תחתיו? האם משהו מטפף או האם יש סימנים שמהו טפף? האם כל האנטנות בולטות מהנקודות הנכונות? האם המטוס עומד ישר? אם לא, מדוע? כיצד נראים הגלגלים, כן הנסע, משככים? במבט ראשוני טוב זה, ממרחק, אתם מנסים לאתר את הדברים

שאתם עשויים להתעלם מהם מקרוב. למשל, אם המטוס אינו עומד ישר, הן קדימה ואחורה והן מצד לצד, יתכן ולא ניתן יהיה לקבל את מלוא שיעור כמות הדלק. דבר זה חשוב במיוחד אם למטוס יש כנפיים עם דיהדרל קטן ומיכלי דלק גדולים למדי. אם הוא לא תודלק בהיותו ישר, יש סיכוי שהמטוס אינו מלא בדלק, בעיה שעלולה לנשוך אתכם תוך מספר שעות. לפיכך, בדקו. אם הרחבה ישרה והמטוס לא, מצאו מדוע. זה עשוי להיות משהו פשוט כמו משכך בכך נסע ראשי אחד שאינו מנופח במלואו, אולם זה עשוי להיות גם משהו חמור כגון מבנה שבור. הביטו ברצינות בצידו החיצוני של המטוס. אני לא מפסיק לחשוב על שני הטייסים שיצאו לגנוב מטוס דו-מנועי קל לפני כעשר שנים. הם רצו לקראת המטוס אולם לא הבחינו שההגאים הוסרו. כן, הם סיימו את המסלול במהירות גבוהה מאד, יציבים על הקרקע. כן, הם נפצעו קשה.

ואז, חפשו בפנים את מסמכי המטוס והורידו את המדפים (אם כך אתם נוהגים), הסירו את נועל מוט ההיגוי, קחו את כוסית דגימת הדלק והעיפו מבט כללי, ואני מתכוון מבט, בתוך המטוס. האם יש מושב מעוות? האם הוא מחוץ למסילה או שבור? האם מישהו גנב מכשיר קשר?

בעודכם בחוץ, בצעו את מה שלמדתם, ועשו זאת בצורה מסודרת. אם דעתכם מוסחת (הי, החיים אינם מושלמים), הסיכון הוא דילוג על משהו באזור כללי זה, לפיכך הייתי מציע לחזור חזרה שניים שלושה צעדים ולהתחיל מחדש, לא מהתחלה, חזרה אולי רק רבע מהבדיקה סביב המטוס.

היו מוכנים להתלכלך. אני לא משוכנע שזה אפשרי פיזית לבצע בדיקה לפני טיסה במטוס בעל מנוע בוכנה מבלי להתלכלך, אלא אם אתם עוטים כפפות. יתכן וזה רעיון טוב להטיל זוג כפפות לתוך תיק הטיסה שלכם לימים שתדרשו ללבוש חליפה כיוון שאתם טסים לפגישה. יתכן ותרצו אפילו להשיג את אחד מהסרבליים הנלעגים שאתם יכולים ללבוש מעל בגדיכם לימים שעליכם להתלבש יפה לטיסה. להתלכלך קשור לבדיקה לפני טיסה במקום שאני פישלתי: צריך לאחוז בדברים בכדי לוודא שהם מאובטחים למקומם. לתפוס את פני צינורות הפליטה הללו ולנערם קמעה. אם יש סדק, הניעו אותם מספיק בכדי לאתר את הסדק. צינורות פליטה נסדקים בצורה כה חמורה עד שהם נופלים במהלך הטיסה וגורמים לאש; הפעולה הפשוטה של הנחת ידיים לפני היציאה עשויה כנראה לזהות את הבעיה.

הרבה נוזלים



האם יש לכם מספיק דלק והאם הוא נקי? זה נשמע בסיסי למדי, אולם הציצו לתוך המיכל. קחו דגימות מכל נקודות הניקוז, כל אחת. האם אתם יודעים היכן ממוקמות כל נקודות ניקוז הדלק המהירות? המשמעות היא במרבית המקרים לרדת אל מתחת למטוס בכדי להוציא דגימת דלק. למספר מיכלי דלק יש יותר מניקוז מהיר אחד. זה מכיוון שאנשים גילו שלפעמים מתח הפנים מונע מהמים לזרום לנקודה הנמוכה ביותר במיכל, במיוחד אם המטוס אינו עומד ישר. אם יש לכם מים בדגימה, היו מאד חשדניים. אם זוהי כמות קטנה מניקוז מהיר אחד, ושלוש או ארבע דגימות עוקבות מאותו הניקוז הן ללא מים (ואתם יודעים שזה דלק, לא מים), אזי הדברים קרוב לוודאי בסדר. מכל מקום, אם המטוס הוחנה בחוץ בגשם, או שהוא תודלק זה עתה, או שיש לכם מים בשתים או שלוש דגימות או מיותר מאשר ניקוז מהיר אחד, עצרו הכול עד אשר מכוואי בדק את המערכת. השיגו מעט עזרה מקצועית כיוון שמנועי מטוסים אינם מעריכים את היותם מוזנים במים. יתכן ויש לכם מכסה דלק נוזל (שכנראה הינו

המקור הנפוץ ביותר למים), או שהדלק שזה עתה תידלקתם היה מזוהם (זה קורה), לפיכך השיגו מכוואי והבטיחו לעצמכם שכל המים הוצאו מחוץ למערכת. זה עשוי לדרוש שהמערכת תנוקז ותטוהר. אמת, זה יעכב את היציאה – אולם מנת מים במנוע ברגע הלא נכון, עשויה לעכב את הגעתכם לתמיד.

ודאו שאתם מקבלים את סוג הדלק שאתם רוצים; אפילו עם כל אמצעי ההגנה המתוכננים, דלק סילוני עדיין מוכנס למנועי בוכנה. לעיתים זה קורה כיוון שדעתו של הטייס מוסחת כאשר מיכלית הדלק מופיעה ומתחילה לטעון את המטוס. בוב הובר בכבודו ובעצמו תודלק בדלק לא נכון מספר פעמים בימים שביצע את התצוגה האווירית שלו ב - Aero Commander Shrike. אני מניח שהמתדלקים חשבו שעל מנת להשיג ביצועים שכאלה ממטוס, עליו להיות מוזן בדלק סילוני. יותר מפעם אחת הוא עמד לצד המטוס והעניק חתימותיו כאשר התדלוק השגוי התרחש. הוא הוקף במעריצים, אחת מאותן הסחות דעת קטנות שאנחנו בני האנוש לעיתים נדירות עומדים בפניהן, אולם הנקודה היא שהסחות הדעת הינן הסיבה לטעויות המכשילות אותנו.

אספו את כל הדלק שאתם מנקזים ושפכו אותו חזרה למיכלים (אם הוא וכלי הניקוז נקיים) או הכניסו אותו לכלי קיבול המיועד לדגימות דלק. זה נעשה ביותר ויותר שדות תעופה, כיוון שהפוטנציאל לזיהום מי-תהום מהשלכת דגימות דלק הוכח כגדול יותר מאשר נחשב בעבר.

אם אתם מטיסים מטוס המשמש להדרכה, הביטו לעבר שורות המסמרות על הכנפיים ובין כני הנסע בכדי לוודא שהן עדיין קיימות, שהמטוס לא עמד בעומס ושבר צלע או מבנה אחר.

ודאו שמכסי הדלק והשמן במקומם. אם אתם מטיסים מטוס שאינו מכיל מדיד מחובר במכסה מילוי השמן, בדקו גם את מכסה המילוי. לעיתים אתם יכולים לראותו מפתח יניקת אוויר הקירור בחזית חיפוי המנוע. אם מכסה השמן אינו סגור, שמן יצא מהמנוע מהר בצורה מרשימה. הוא עשוי לשגר אזהרה כשהוא מופיע על השמשה הקדמית, אולם במספר מטוסים הוא פשוט ישפך בכיוון תחתית חיפוי המנוע. אתם עשויים, לקבל עליה בטמפרטורת השמן ונפילה בלחץ השמן לפני שהמנוע נתפס (אך לא בהכרח), לפיכך בדקו לפני שאתם יוצאים.

זה היה כאן קודם



האם האנטנות במקומן? זה מוזר להביט במטוס ולקבל תחושה טורדנית זו, שלעיתים מוטעית, ואז להבין שאנטנה נעלמה. אני בעליו של Cardinal שפיתח תיאבון לאנטנות ELT. הן אינן יוצרות רעש בנפילתן, כך שלא שמת לב לכך עד לבדיקה לפני טיסה הבאה, כשעברתי דרך סדרה של "אני חושב שמהו חסר כאן" לפני שהבנתי שהיה שם חלל ריק במקום שאנטנת ELT הייתה פעם.

חפשו שחיקה או בלאי בצידם התחתון של מיצב והגה הגובה. זה מקום שמעט אנשים בודקים, ואני מופתע עד כמה הרבה פעמים מצאתי מעטה קרוע מאבן שהושלכה מעלה מכן הנסע, במיוחד במטוסים הטסים לשדות שאינם מתוחזקים תמיד בתנאים מעולים, כולל מסלולים סלולים.

האם כני הנסע מנופחים כיאות? משכך שטוח אינו רק חוסר נוחיות; זהו פריט פסול במרבית המטוסים. משכך קדמי שטוח בססנה 310 משמעותו שכן הנסע הקדמי יתקפל, אולם אז יתקע בבית הגלגל, ואתם תאלצו לבצע נחיתה על הגלגלים הראשיים ולבהות במסלול היפה כאשר האף נופל במהלך הריצה.

האם הפתחים הסטטיים פתוחים? נגעו בהם. אם המטוס נשטף וצופה בווקס יש סיכוי שהפתחים הסטטיים נסתמו.

נגעו בדברים. הזיזו את משטחי ההיגוי לאורך הטווח המלא שלהם; חושו באם צינורות הבלמים מאובטחים. אין זה אומר לעקור דברים, אולם משכו בעדינות וראו באם הדברים מחוברים היטב. איך הצמיגים? האם יש שטחים חלקים כלשהם? משטחי הצמיג בסדר? האם אתם יכולים להיות בטוחים שאתם הולכים לנחות בעדינות ובצורה חלקה מספיק בצמיגים הללו?

איך המדחף? כן, התייחסו אליו כאילו יונע כאשר אתם נוגעים בו, אולם נגעו בו והרגישו חריצים ומצבו הכללי.

התירו את המטוס והסירו את הסדים מדרככם. זה מביך להניע ולראות שכבל עגינה אחד או יותר עדיין קשורים, או שלא משכתם את הסדים. כולנו עשינו זאת, וזה סימפטום של הסחת דעת בבדיקה לפני טיסה. דרך אגב, פתיחת מנוע על הסדים אינה אחד מהדברים החכמים ביותר שאתם עשויים לעשות עם מטוס. מטוס דו-מנועי החונה בשדה התעופה המקומי שלי עשה זאת, הסדים עפו מעלה לתוך בית כן הנסע הקדמי, כפי שחוק מורפי קובע, ועשו בדיוק את סוג הנזק המאפשר קיפול כן הנסע אולם לא הורדתו.

בדיקה טובה לפני טיסה אינה חייבת לארוך חצי יום. אנחנו משתמשים במטוסים כיוון שהם מקצרים זמן מסע, איננו רוצים לבזבז אותו בביצוע בדיקה לפני טיסה אין-סופית. הסוד הינו להקדיש תשומת לב מלאה למטלה, כך שפחות סביר שתחמיצו משהו.

פרנואידיות גם היא טובה. אין שום דבר שימריץ בדיקה לפני טיסה כמו הידע שהמטוס חובל ועליכם למצוא זאת. זה עושה נפלאות לרמת הריכוז שלכם. עם זה במחשבה, מדוע שהמדריך שלכם לא יחבל מעט במטוס בפעם הבאה שאתם מבצעים טיסת רענון? זה עשוי להיות ניסיון לימודי יקר ערך.