

# הטייס המקצוען

נכתב על ידי Jay Hopkins, תורגם על ידי איציק מה-יפית, מתוך Flying Magazine.

הערת המתרגם: כמה מילים לטייסי השבת על המקצוענות שבתחביב. כפי שגורס המחבר, גם אם איננו טייסים מסחריים, עלינו להתייחס במקצוענות לתחביב שבחרנו. בהחלט מילים כדרבנות המזכירות לנו חטאים קטנים מדי פעם.

**להיות טייס מקצוען אינו מתייחס רק לאלה הטסים למחייתם; טיסה מקצוענית, ולא חשוב מה ההגדרה, יכולה להפוך את הטיסה לבטוחה יותר.**

במהלך השנים הבחנתי במספר מכתבים לעורך אשר מקוננים על העובדה שמרבית מאמרי הבטיחות וההדרכה נראה שעוסקים בתאונות. כמה ציינו שנרתעו מטיסה עקב ריבוי סיפורי התאונות. ישנה סיבה חשובה מאד לכך שהרבה מאמרים מתייחסים לאירוע או תאונה. כפי שאמר פעם מישהו, "עלינו ללמוד מטעויות של אחרים, כיון שאיננו חיים מספיק זמן לבצע את כל הטעויות בעצמנו!" הגרסה התעופתית לזה עשויה להיות, "עלינו ללמוד מטעויות של אחרים, כיון שנדרשת טעות אחת בלבד בכדי לסיים את תהליך הלימוד לחלוטין!"

המכתבים גרמו לי להרהר בצידו האחר של המטבע – מהן תכונותיו של הטייס המקצוען? כאשר אני אומר מקצוען, איני מתכוון במובן של מישהו שמשלמים לו בכדי לטוס, אלא לכל טייס השואף לרמת כישורים ויכולת המצופים בדרך כלל מטייס הטס למחייתו. העובדה הפשוטה היא שכל טייס, באם הוא או היא מטיסים מטוס זעיר משקל, מטוס ספורטיבי קל, מטוס חד-מנועי קטן או מטוס טורבו-פרופ' דו-מנועי מדוחס או סילון, יכול וחיוב להיות טייס מקצוען.

אחת מהתכונות הבסיסיות של מקצוענים היא שהם תמיד מבקשים ללמוד יותר לגבי המקצוע שלהם. טייסים הטסים בחברות תעופה סדירות, נדרשים לחזור להדרכה ומבחן תקופתי כל שישה חודשים. באשר לנו, זה עשוי להיות מאבק לא קל לפרוס את פסקי הזמן בלוח הזמנים הצפוף שלנו על מנת לחזור על נושאים שנלמדו בעבר או ללמוד חדשים. למזלנו ישנן דרכים רבות להרחיב את הידע והכישורים שלנו, ומקורות נרחבים זמינים לעזור לנו במטלה זו. באתר AOPA יש שפע של מידע, הרבה ממנו זמין גם לאלה שאינם חברים. מקורות מידע אחרים כוללים טייסים אחרים, מועדונים, יצרנים, פרסומים כגון זה, ה- FAA, NASA, NTSB, ובסוף, ישנם סמינרים שמאורגנים על ידי AOPA, ה- FAA וארגונים אחרים במקומות שונים ברחבי הארץ בכל שנה. לא חשוב עד כמה אתם עסוקים, אם ברצונכם להיות טייסים מקצוענים, עליכם לתכנן לפחות מספר שעות כל חודש בכדי להרחיב את הידע שלכם במספר תחומי טיסה.

מקצוענים בדרך כלל מתכננים בזהירות. גולשי סקי אולימפיים ילמדו את המסלול, יבצעו גלישות אימון, ולפני התחרות יריצו שוב את המסלול בראשם. טייסים מקצוענים יתכננו כל טיסה באותה תשומת לב, הן באם לוקחים חבר לטיסה קצרה והן טיסה ברחבי הארץ. כאן באריזונה קל להיות שאננים לגבי בדיקת מזג אוויר. לעתים חולפים שבועות מבלי שנראה ענן בודד בשמיים, אולם לפני כל טיסה אבדוק בתשומת לב מידע בסיסי מסוים כגון סחיפות רוח, תחזיות ונתוני מכ"ם ולווין, ואקבל תדרוך מאתרי מזג אוויר כך שאוכל להציץ ב- METARS, TAF ונוטאמים. נדרשות רק מספר דקות לעשות זאת ביום ללא מזג אוויר קשה, וזה מפחית את הסבירות שאהיה מופתע על ידי משהו שהייתי אמור לדעת עליו מקודם.

מקצוענים דבקים כל הזמן בדרישות הקפדניות. טייסים מקצוענים יבצעו תמיד את אותה בדיקה קפדנית לפני טיסה, ותמיד ישתמשו ברשימת תיוג, אפילו שמטיסים את המטוס הפשוט ביותר. שיחתם ברדיו תהיה קצרה ולעניין, תוך שימוש במינוח נכון. אם הם מתחילים להיסחף מאמצע מסלול הסעה, טיסה או פרודור אווירי, מיד יתקנו. הם תמיד יגבילו את שיחתם לנושאים תפעוליים בעודם בשלב העזיבה בטיסה, ויודאו התמקדות מלאה בנושאי תפעול לפני כניסה לשלב הגישה או טיסה באזור צפוף.

טייסים מקצוענים יצייתו לתקנות, אולם יציבו גם דרישות מזעריות אישיות שעשויות להיות קפדניות יותר מאשר התקנות. דרישות מזעריות אלו לוקחות בחשבון את ניסיונם הכולל והמעודכן, יחד עם תחושתם, אם הם עייפים או אם הם תחת מתח בלתי רגיל.

טייסים מקצוענים אדיבים לאחרים ואינם מתוסכלים או כועסים כאשר הדברים אינם פועלים כמצופה. זה יכול להיות קשה לשמור על קור רוח כאשר מישהו עושה משהו שמסכל התקדמות; אולם, תסכול וכעס מפחיתים ערנות מרחבית ומקשים על פיתרון הבעיה.

טייסים מקצוענים צנועים ומוכנים ללמוד. מרבית הטיסות מציעות הזדמנויות ללמוד מחבר לצוות, טייסים אחרים, פקחים או כל אחד מצוות התמיכה המסייע לביצוע הטיסה אפשרית. מקצוענים פתוחים להזדמנויות אלו ולא מתגוננים או עוינים.

טייסים מקצוענים משתמשים ב"ספקנות תוקפנית", תמיד מניחים שרוח האף תהיה חזקה יותר ומזג האוויר רע יותר מהתחזית. במצבים בהם יש ספק כלשהו לגבי הדרך הטובה ביותר להמשיך, המקצוען נוקט בגישה השמרנית ביותר, אלא אם - ועד אשר - המידע הופך לזמין ותומך בדרך פעולה שונה.

רק משום שטייס טס למחיתו אינו אומר שטייס יפעל בצורה אוטומטית ושיטתית במקצוענות בתא הטייס. תעתיקים מאין ספור תאונות של חברות תעופה מראים שבהרבה מקרים הצוות לא פעל בצורה מקצוענית. שוב ושוב אנחנו רואים צוותים המאבדים לחלוטין את ההתמקדות שלהם בתפקידיהם, דעתם מוסחת על ידי שיחות לא תפעוליות הממשיכות לתוך שלב הגישה הסופית, או מתייחסים למטוסם יותר כצעצוע מאשר מכונה רצינית ומסובכת הטסה באווירה עוינת. במספר מקרים, הטייסים למעשה הוקלטו מתבדחים על פעולותיהם הלא-מאושרות ותמרוניהם מעט לפני שהתרסקו. לפי מאמר עדכני ב- *USA Today* – "Sully Sullenberger, USA Today" – Jeff Skiles, הצוות של טיסת US Airways שהסתיימה בציפה על נהר ההדסון לאחר פגיעת ציפור, "מקווים להשתמש ברגעי התהילה שלהם בכדי למשוך תשומת לב לצורך יתר מקצוענות בתא".

נראה שחוסר מקצוענות מכה מספר טייסים כאשר הם מטיסים מטוס פחות מתוחכם מהרגיל שלהם. טייסים מאד מנוסים ומקצוענים יסתכנו במטוס קטן ואף פעם אפילו לא ישקלו להטיסו מלא בנוסעים. בשיחה לאחרונה עם John King מבית הספר הנושא את שמו, הוא הצביע על כך שהם מוצאים שלא הטייסים החדשים, הבלתי מנוסים, הם שמעורבים בתאונות במטוס ספורטיבי קל, אלא טייסים בעלי הרבה שעות במטוסים מתוחכמים יותר, שאינם נוטים כנראה לקחת טיסה במטוס פשוט כזה ברצינות.

בפעם הבאה שאתם מתכוונים לבצע טיסה, אם זה Aircoupe או Airbus, זו הבחירה שלכם כיצד אתם ניגשים לטיסה. האם אתם מתכוונים "לבעוט בצמיגים ולהניע"<sup>1</sup> או שאתם מתכוונים לבצע גישה מקצוענית שיטתית לטיסה זו ולכל טיסה אחרת שתבצעו? בעוד שניתן יהיה להתחמק ולטוס בצורה בלתי מקצוענית שנים רבות, שולי הבטיחות קטנים בצורה משמעותית כל אימת שטייס אינו לוקח את הטיסה ברצינות. במוקדם או במאוחר, טייס בלתי מקצוען סביר שיחווה אירוע חמור עקב חוסר מקצוענות זה. אפילו לטייס מקצוען ושיטתי, כל שנדרש הינה מעידה אחת להביא קריירת טיסה מזהירה לסיום עלוב. אולם, אני מאמין שיש סיבה הרבה יותר חשובה לחתור להיות טייס מקצוען בכל טיסה וטיסה. לגבי, זוהי תחושת שביעות הרצון שאני מקבל כשאני סוגר את דלת המוסך לאחר הטיסה, בידועי שכל דקה של טיסה זו, מהתכנון הראשוני ועד לעגינת המטוס לאחר הטיסה, נוהלה בצורה מקצוענית וזהירה.

<sup>1</sup>"Kick the tires and light the fires"

תורגם על ידי איציק מה-יפית  
פברואר 2010