

Razmišljanje o varnosti letenja

Philip Joens
maj 2008

Ko sem se leta 2004 začel ukvarjati z jadralnim letenjem, sem bolj malo ali sploh nič razmišljal o tem, ali je to, kar počnem, nevarno ali ne. Z učitelji sem vedno imel občutek varnosti in tudi pri prvih samostojnih letih sem se počutil zelo varno. Poleg tega nisem imel prave predstave o tem, da se v tem športu vedno znova dogajajo nesreče, s čemer je preprosto treba živeti. Nemara sem tudi skrivaj upal – čisto po načelu sv. Florijana – da bo tisto vendar doletelo koga drugega. Hkrati pa sem tudi vedel, da je v preteklem letu izgubila življenje učenka pri šolanju letenja. Povzročitelj je bil sicer obsojen, toda kaj je imela ona od tega?

Ko sem začel razmišljati o preletih, mi je Rainer Girardet (skupaj sva lastnika letala LS7) ponudil znani in branja vredni članek Bruna Gantenbrink-a o varnosti letenja. V njem Bruno Gantenbrink opisuje predvsem kulturo odpiranja, prikrivanja in ignoriranja nevarnosti jadralnega letanja. Bistveno sporočilo članka je: jadralno letenje je resnično strašno nevarno, toda on, Gantenbrink, s svojim osebnim obnašanjem zagotavlja, da lahko premaga statistiko. V nasprotnem primeru bi takoj prenehal leteti. Najprej nisem želel slediti njegovim napotkom, toda po večkratnem branju sem bil vedno bolj prepričan, da ima popolnoma prav. Vendar mislim, da samo to še ne pojasnjuje, zakaj pravzaprav objokujemo toliko žrtev.

V zadnjih 30 letih ni le en človek, ki sem ga osebno poznal, izgubil življenje v prometni nesreči. O tem razmišljam prav tako kot Bruno Gantenbrink. Toda samo v Unterwoessen-u smo imeli v preteklih štirih letih tri mrtve, od katerih sem dva poznal vsaj na videz.

Nesreča neizkušenega ali pretirano častihlepnega jadralnega pilota se zdi logična. Vendar me vedno znova preseneča in mi daje misliti, zakaj umira tudi tako veliko posebej dobrih in preudarnih pilotov. Zato preberem vsako poročilo o nesreči, ki ga lahko najdem. Pri mnogih od teh poročil pridem do zaključka: to se meni ne more zgoditi! Tako spoznanje ne izhaja iz naivnega prepričanja, da sem tako sijajen pilot, temveč iz mojega povsem osebnega pristopa v različnih razmerah.

Ne letim, če se npr. ne počutim 100% dobro, pa čeprav se obeta odlično vreme. Tako je manj verjetna kakšna telesna težava pri letenju. Zato je pri meni le zelo majhno tveganje za nesreče, ki so posledica živčnega in nezbranega letenja. Klasična izguba hitrosti pri pristajalnem zavoju ali pri ostrem kroženju predstavlja naslednje tveganje. Toda tudi to se mi verjetno ne more zgoditi, saj v dvomu raje letim hitreje, pri čemer nimam težav s hitrim letenjem nizko nad tlemi. Od začetkov mojega letenja se nisem nikoli niti približal nenamerni izgubi hitrosti. Vem pa, da se to drugim letalskim kolegom vedno znova dogaja.

V nekaterih poročilih o nesrečah pa se vsekakor najdem. Tu je klasičen primer pozabljena vstavitev varovalke pri sestavljanju letala in temu sledeče strmoglavljenje. To tveganje tudi pri meni ne morem izključiti. Prav zato sem kupil LS7. Pri njem preprosto ni ničesar, kar bi lahko pozabil. Ko sem iskal letalo za sebe mi je na primer zadoščal en sam pogled v odprtino z krmilnimi vzvodi ASW20. To preprosto ni letalo za mene.

Na podlagi teh primerov sem torej trdno prepričan, da obstojijo nekateri osebni dejavniki in usmeritve, ki močno vplivajo na varnost letenja posameznika. Zato, ker ti povsem osebni dejavniki postanejo nevarni vedno šele v kombinaciji z letalom – ali pa sploh ne. Vsakdo, ki rad počasi kroži, je v kakšnem K8 nadvse zadovoljen, ne pa tudi v visoko sposobnem jadralnem letalu. V tej posebni kombinaciji letalskega znanja (torej človeških dejavnikov) in letala je – tako menim – ključ do osebnega skupnega tveganja jadralnega letalca. Ta je pri vsakem različen. Toda morda lahko vsakdo med nami enkrat povsem natančno preveri, kje so njegove morebitne šibke točke. Če bi med seboj izmenjali letala, bi morda na ta način lahko pripravili izboljšave naše osebne varnosti.

Na primeru ASW20 in njegovega sestavljanja sem popolnoma prepričan: če bi povsem sam stokrat sestavil to letalo, je 100% verjetnosti, da bi некоč pozabil neko varovalko! Ali pa ne bi pravilno pritrtil krmilo! To seveda ne bi nujno povzročilo strmoglavljenja. Verjetno bi namreč to opazil pri preverjanju krmil. Toda to je za mene veliko preveč nevarno. Moj osebni odnos do naprave je nedvoumen: sestavljanje letala mora biti butasto varno. Če lahko nekaj pozabiš, to ne smeš ugotoviti šele po sestavljanju. Zato nočem imeti takega letala.

Nasprotno sem kot zelo majhno ocenil svoje osebno tveganje na letalu z izrazito težnjo izgube vzgona. Ko imam občutek, da letim prepočasi, sem še vedno daleč v "zelenem območju". Moj notranji odnos o tem je: jadralno letalo trpi ob preveč počasnem letenju. Seveda pa takšno ravnanje pomeni zmanjšano zmogljivost, k čemur se bom vrnil kasneje.

S tako osebno analizo tveganja sem svojo lastno varnost letenja umestil v za mene sprejemljive meje. Domnevam, da tudi drugi piloti opravljajo podobne analize osebnega tveganja. Toliko bolj pa je presenetljivo, koliko zelo dobrih jadralnih pilotov izgubi življenje. Prepričan sem, da izjemni piloti zelo premišljeno izberejo pravo letalo. Opravljeni preleti tudi dokazujejo, da dobro obvladajo letalo. Kljub temu umre presenetljivo veliko res dobrih pilotov. Tudi jaz bi bil rad dober pilot, ne bi pa rad zato umrl.

Pretekle dni sem imel veliko časa za razmišljanje. Pri razbitem letalu je namreč konec prizadevanja za nove osebne vrhunske dosežke. In prav s to pomembno iztočnico »vrhunski dosežki« sem se znašel na resnično pomembnem področju osebnega tveganja, zlasti za zelo dobre pilote: ambicioznost!

Želja po tekmovanju in zmagovanju je močna gonilna sila. Ambicija prekašanja drugih ali doseganja vedno novih vrhuncev lastnih zmogljivosti je globoko zasidrana v nas moških. Menim, da je treba to ambicijo vključiti v tveganje pri letenju, zlasti pri dobrih pilotih. Tudi če nam je ambicija na začetku v pomoč, saj omogoči, da se sploh nečesa lotimo, si lahko s pretiravanjem škodimo in končno morda celo izgubimo življenje. Težko si predstavljam, da zelo prispeva k varnosti letenja večerni pogled na OLC in potem morda izsiljeno povečanje jutrišnje naloge (da bi ponovno pridobil ali zadržal položaj na lestvici). Toda to je zelo kočljiva zgodba.

Sam pri sebi sem s tako »pretirano ambicijo« že opravil. Resnično mi je vseeno, če bo nekdo boljši ali letel bolj daleč kot jaz. Vedno je bil in bo kdo, ki ga ne bom presegel. Torej se je s tem nesmiselno obremenjevati.

Res sem tudi vesel vsakega uspeha, ki ga doseže kdo drug. In ne čutim potrebe, da bi ga prekosil – vsaj doslej še ne. Toda tudi jaz imam ambicijo in to vsekakor celo pretirano. Namreč ambicijo biti boljši kot sem bil včeraj, za kar si zelo prizadevam.

Prepričan sem tudi, da se s povečanim letalskim znanjem tveganje ne zmanjšuje, temveč se v nasprotju s splošnim mnenjem povečuje. Zakaj tako? Sliši se nenavadno, toda sam pri sebi sem opazil spremembe, ki se s povečanjem mojega znanja dogajajo zadnji dve leti. Če sem prej krožil najmanj 50 m nad pobočjem, mi zdaj zadošča 30 m. Če sem prej letel ostre zavoje ob visoki krilni obremenitvi z najmanj 140 km/h (pri čemer je hitrost stalno nihala +/- 15 km/h), zdaj krožim s 120 km/h in je nihanje hitrosti le še +/- 5 km/h. Še lani sem potreboval 100 m za udoben prelet grebena, letos pa mi zadošča le še 50 m.

Če bom še naprej dosledno razmišljal na ta način, bom v nekaj letih gotovo letel mnogo bolje, toda hkrati bom imel vedno manjšo varnostno rezervo. Mislil bom, da varnosti sploh več ne potrebujem. Medtem ko sem danes z lahkoto kos kakšnemu rahlemu zavetrju ali sunku vetra, morda v nekaj letih ne bo več tako, ker preprosto ne bo več nobene varnostne razdalje. Visoko znanje enostavno zapeljuje k vedno bolj zahtevnemu letenju. Toda zahtevno pomeni vedno tudi večje tveganje. In kadar kdo dolgo leti z velikim tveganjem, ni več vprašanje, če se bo ponesrečil. Je le še vprašanje, kdaj se bo zgodila nesreča.

Izboljšano letalsko znanje v kombinaciji z določeno ambicioznostjo predstavlja torej tveganje, ki ga ne smemo podcenjevati. Ta kombinacija je potencialno izredno nevarna, kadar se omenjeni dejavniki neugodno povečajo. Pri preletih na velikih trikotnikih je vsaka minuta dneva načrtovana. Tekmuje se s časom. Po prvem, drugem ali tretjem spodletelem poskusu

opraviti 700, 800, 900 ali 1000 kilometrski prelet se pojavi močno, pogosto tudi zagrizeno prizadevanje za uspeh. Drugim je vendar v podobnih razmerah to uspelo! Toda vedno je treba leteti optimalno, saj sicer takih preletov niti teoretično ni možno opraviti. Torej začnemo v osebni načinu letenja iskati optimalni potencial, ki ga je domnevno možno hitro odkriti. Na primer: posledica moje lastnosti – v dvomu rajši letim prehitro – je gotovo bila zmanjšana zmogljivost. Zato sem se poskušal tega odvaditi. To pa je takoj povečalo moje tveganje, da bom vendar nekoč doživel izgubo hitrosti. V kombinaciji z glede tega morda občutljivejšim letalom se je torej moje osebno tveganje nenadoma povečalo, čeprav sem v svojem načinu letenja spremenil le malenkost.

Seveda ne vem, kako se je zgodila smrtna nesreča Wolfgang-a Lengauer-ja. Toda ko sem domneval, da je kmalu po odletu z začetne točke poskušal brez motorja ohraniti višino ali v najtežjih pogojih pridobiti višino, sem se vprašal: zakaj se je spustil v to tveganje? Enostavno bi moral z motorjem pridobiti nekaj višine in 20 minut kasneje poskusiti znova. Morda pa se je to jutro zgodilo nekaj povsem drugega temu resnično nadarjenemu pilotu, ki je bil za vse nas navdih in vzor. Nihče ni videl, kaj se je res zgodilo in za našo skupnost je to ogromna izguba.

O nečem pa smo si vsi nedvomno enotni: ob koncu dneva, ko manjka le še nekaj kilometrov in nekaj višine za izpolnitev tokratne letalske naloge, so številni med nami pripravljene veliko ali celo največ tvegati. Ne nazadnje smo vendar temu namenili ves dan in to, lepo prosim, ne sme biti zaman! Tudi sam nisem izvzet glede tega. Podobno velja tudi takrat, ko poskušamo vse, da bi se izognili izvenletališkemu pristanku. Takrat se srečata znanje in ambicija na včasih nevarnem presečišču. Za pilota z nepopolnim znanjem je s tem konec poleta. Naloga ostane neizpolnjena in on sedi na nekem travniku. Toda tisti, ki zna nekaj več, poskuša s povečanim tveganjem rešiti polet. Če mu uspe, postane dnevni junak. Kadar pa ne ...

Morda bi jaz z več letalskega znanja in z večjo pripravljenostjo tveganja uspešno zaključil svoj let dne 9.5.2008, ki se je sicer končal z nezgodo ob izvenletališkem pristanku (glej poročilo). Če bi mi uspelo, bi bil dnevni junak z najavljenim FAI trikotnikom 800 km v moji drugi sezoni. Toda kaj bi se zgodilo, če bi bilo tveganje preprosto nekoliko preveliko in znanje nekoliko premajhno ...?

Tu bi kdo lahko ugovarjal, da se vsakdo, ki zna več, enostavno ne more znajti v takšni situaciji. Vendar menim, da je to le varljivo slepilo. Preleti postanejo namreč daljši in težji sorazmerno z boljšim letenjem. S tem pa se povečuje tveganje celo močneje, kot ga je možno izravnati z letalskim znanjem. To dejstvo je dokazano s številom in vrstami letalskih nesreč na vrhu piramide.

V zadnjih dneh je pri meni dozorela odločitev, da bom zaradi prej navedenih razlogov do nadaljnjega opustil načrtovane velike podvige. Trajalo bo kar nekaj tednov, preden bo moje lastno letalo popravljeno in zato trenutno le neznatno žalujem. Ne bom pa nasprotoval, če se mi bo nekoč ponudil kakšen velik trikotnik, ker bo dan tako dober. Vendar gotovo ne bom več vzletel z namenom, da bi brezpogojno dosegel ambiciozni cilj.

Čas, ko je moje letalo v popravilu, izrabljam v dvosedu za pridobivanje mnenja drugih o mojih odločitvah glede letenja. Žalostno je, da ostajajo nepojasnjeni razlogi številnih nesreč, ker enostavno ni prič. To nam ostalim preprečuje, da bi se iz tega kaj naučili in ne ponavljali napačnih odločitev. Prepričan sem, da bi lahko mnogi med nami, ki letimo že dalj časa, poročali o tesnobnih situacijah, ki se na srečo niso končale z nesrečo oziroma smo se iz njih srečno izvlekli.

Želim si, da bi več pilotov pisalo podrobna poročila o svojih letih. Zlasti o tem, kakšne posledice in učinke so imele posamezne odločitve. Menim, da bi s tem naš šport veliko pridobil. Usmerjena izmenjava informacij lahko dolgoročno zelo prispeva k večji varnosti jadralskega letenja. Več kot le srečen bom, če bo to preprečilo vsaj eno tako nesrečo, v kakršni je umrl Wolfgang Lengauer.