

**המכללה לביטחון לאומי**

**מחזור מ"ה 2017-2018**

**הנחיתה בנהר ההדסון, פברואר 2009**

**קורס : גישות ואסכולות .**

**בהנחיית פרופ', גבי, בן-דור.**

**מוגש ל: פרופ', גבי, בן-דור.**

**מגיש: 024357691**

**מועד : ינואר 2018**

**גישות ואסכולות**

**מטרת העבודה להציג את נחיתת החירות הדרמטית של מטוס בנהר הדסון, בפברואר 2019, ולבחון את השיקולים וההחלטה על פי הגישה הרציונאלית;**

מבוא;

התפתחותה של מדע המדינה , מופיעה בשלושה גלים, או דורות, הגישה הרציונלית משויכת אל הדור השלישי של מדעי המדינה – הנובע מהגישה המתמטית הכלכלית. על מנת להבין את הגישה הרציונלית בכלל נדרש להבין את הרקע ההיסטורי לצמיחת הדור השלישי.

**הדור הראשון – "הדור המוסדי חברתי" החל , ב**סוף המאה התשע עשרה עד תום מלחמת העולם הראשונה.

**הדור השני – "הדור האנתרופולוגי פסיכולוגי"**, שנות העשרים של המאה העשרים עד אמצע המאה.

**הדור השלישי – "הדור המתמטי כלכלי" הכולל 3 גישות עיקריות, יובהר להלן.**

במדעי הרוח ובמדעי החברה האדם חוקר את עצמו. מנקודת מבט זו עולה דילמה בסיסית הנחלקת לשלש שאלות יסוד: למי ניתנת היכולת לחקור? מה חוקרים? ואיך חוקרים?

הדור השלישי (משנות ה-60 של המאה העשרים) של מדע המדינה מקורן בהצלחה של המהפכה המדעית, בתחום מדעי הטבע ובהמשך בתחום הכלכלה, והרצון לאמץ את הגישות המתקדמות גם לתחום מדע המדינה.

הדור השלישי מבוסס על תיאוריה יישומית ולא על מדע צרוף. כלומר, בניגוד לגישות אחרות במדע, אשר יסודן הוא אמפירי, על כן מתאים הדור השלישי של מדע המדינה וגישותיו לרמת הביניים.

גישות הדור השלישי שאינו מתיימר לתאר את המציאות, אלא זהו מודל מופשט, המציג את הלוגיקה של המציאות.

הדור השלישי של המדע עושה שימוש רב בגישות רציונליות ובתיאוריה של תורת המשחקים לטובת הפשטה של המציאות לצרכי הדגמה.

המחקר התמקד בהתנהגות של מנהיגים, ישויות ארגוניות או מדינתיות ותהליכים פוליטיים המובלים על ידם בדגש על מצבי קונפליקט.

**ישנן 3 גישות מובילות, המאפיינות דור זה;**

1. הגישה הכלכלית הפוליטית; האדם מחלק את המשאבים שלו באופן שכלתני .

2. הגישה הרציונלית; אשר מנסה להבין מה עובר בראשו של הפרט בחברה.

3. הגישה המדינית ציבורית; גישה המנתחת את דרך מיצוע של הנושאים   
 העיקריים באמצעות תהליך וניתוח של חלוקת המשאבים ע"י מקבלי ההחלטות.

**רקע למקרה בוחן – נחיתת מטוס בנהר הדסון;**

ב 15, בינואר, 2009. יצאה מנמל התעופה לה גוארדיה שבניו יורק , טיסה מסחרית מספר 1549 של חברת התעופה us Airways.   בתוכנית הטיסה, לבצע עצירה מתוכננת בשדה התעופה שרלוט, ולהמריא ליעד הסופי שדה התעופה בסיאטל. מטוס האיירבוס A320 ממריא ללא הפרעה כשבבטנו 150 נוסעים ועוד 5 אנשי צוות.

מספר דקות לאחר ההמראה נפגע המטוס מלהקת ציפורים. הטייס הראשי צ'סלי, סלנברגר כנגד כל הסיכויים, מבצע נחיתת חירות מושלמת על המים, ולאחר כשעה קלה חולצו כל הנוסעים וחברי הצוות ולהם שלום.

מה יש באירועים וסיפורים מסוג זה, אשר מעצימים את סף ההתרגשות שלנו ? למה סיפורים כאלה , מייצרים לנו גיבורים וסיפורים ? מהם השיקולים אשר מנחים את הטייס, בין האינטואיציה וחוכמת הרגע, לבין הניסיון והבגרות האישית, לבין המקצועיות אשר רכש ? האם מדובר בתופעה רציונלית, גרידה המאפשרת למידה לעתיד לבוא ומטוסים ימשיכו לנחות על מים והתוצאה תהיה זהה של הצלחה ? או שמה לפנינו מערכת מורכבת יותר? ומה חושבים על כך החוקרים תומס וקון ?

הטייס צ'סלי מבין מיד את חומרת הפגיעה במטוס, מדווח למערכת במגדל הפיקוח , ומודיע בשניות הראשונות מתוך אינסטינקט, ראשוני פנימי, אולי הבנייה פסיכולוגית כי **"זה הולך להיגמר בהדסון".** הטייס צ'סלי למרות אמירתו הראשונית מתחיל לבצע הערכה מצב מאורגנת ובאופן סדור ורציונלי לבצע את השלבים הפרוצדורליים למול מגדל הפיקוח . צ'סלי כפי שלמד להיות טייס במצבים כאלה, נדרש לנהל שיח קצר, תכליתי ומקצועי בהתאם לפרוטוקול ולנהלים המחייבים במצבי חירום .

צ'סלי בשלב זה נמצא בבחינה של האפשרויות בפניו, בין היכולת האמיתית לנחות בשדה התעופה ממנו המריא, ובין היכולת להגיע לשדות תעופה חלופיים כפי שמציעים לו במגדל הפיקוח. הטייס צ'סלי סלנברגר לבסוף נוטש את האפשרויות שמציעים לו במגדל הפיקוח, וחוזר לאפשרות הראשונה שסינן באופן כנראה בלתי מודע, אולם בקול רגוע ובטוח מבקש מהנוסעים להתכונן לנחיתת חירום, מבקש מהנוסעים וחברי הצוות להתכונן עם האמצעים הנדרשים לנוסעים, ומבצע נחיתת אונס מוצלחת ומשולמת ובלתי אפשרית על נהר ההדסון. האירוע מסתיים ללא נפגעים ולכל הנוסעים וחברי הצוות שהיו על המטוס מחולצים מהמטוס בריאים ושלמים.

על כך אמר מיד, ראש העיר של ניו יורק מייקל בלומברג ; "המינגווי הגדיר פעם את **הגבורה כמתת אל בשעת לחץ**, ואני חושב שיהיה הוגן לומר שהקברניט סלנברגר ללא ספק בורך בכך אתמול", על טייס המטוס שנחת נחיתת אונס בנהר ההדסון.

**המקורות והגישות לעבודה ;**

לפי **החוקר קרל פופר**  (אוסטריה-בריטניה, 1902-1994 שנותיו מקיפות את כל המאה ה-20), טען שתיאוריה תיחשב מדעית אם היא תהיה ניתנת להפרכה, כלומר לא תוכל להסביר דבר והיפוכו באמצעות אותה תיאוריה[[1]](#footnote-1). פופר התנגד לתיאוריות מופשטות כמו הפסיכואנליטיקה של פרויד, או לתיאוריה המרקסיסטית, לטענתו, הן לא ניתנות להפרכה. מלבד זאת, פופר יצא בעיקר אל מול הפוזיטיביזם (כלומר שגם הביהייויורליזם הוא מושא לביקורת שלו), ואמר **שהשיטה האינדוקטיבית אינה שיטה מדעית אמיתית.** המדע, לטענתו, בנוי לפי דדוקציה – החוקר מעלה השערת מחקר ואז בודקת האם היא נכונה או מופרכת. ולכן, לא ניתן לדעת בוודאות מוחלטת מה נכון, אולם לפחות ניתן לדעת מה בוודאות אינו נכון, ע"י הפרכה שלו. הדבר הנכון בפוזיטיביזם הוא הגישה המדעית, כלומר עריכת ניסויים ותצפיות ככלי מחקרי.

לפי החוקר **תומס קון** ( ארה"ב, 1922-1996, ) שאימץ את הרעיון הדדוקטיבי של פופר, אולם טען, ש**המדע אינו מתקדם מהפרכה להפרכה, אלא חי בתוך פרדיגמות מדעיות-פסיכולוגיות**. פרדיגמה מדעית כלשהי (פרדיגמה - אוסף כל החוקים והנורמות המדעיות והפסיכולוגיות של אותה גישה ) משכללת את עצמה כל העת לפי המודל של פופר, כלומר לפי ניסויים והפרכות.

ההתקדמויות הגדולות מתרחשות כאשר פרדיגמה חדשה עולה ומחליפה את הפרדיגמה הקיימת. דבר זה אינו נעשה ע"י הפרכה, אלא ממניעים פסיכולוגיים ; מגיח חוקר צעיר ומציע גישה חדשה לגמרי, סוחף אחריו חוקרים נוספים ובשל מניעי סקרנות ויוקרה, ולאחר שהדור הישן נעלם, מתבססת הפרדיגמה החדשה כפרדיגמה שלטת עד הפעם הבאה עד המחזור הפרדיגמטי החדש.

הביקורת של קון על מדע המדינה היא **ריבוי הפרדיגמות** – מעין מגדל בבל ללא אחדות ובסיס רעיוני משותף לכולם.

הביקורת של קון על הביהייויורליזם היא שגישה זו מתיימרת להציג ניטרליות ערכית בזמן המחקר, אולם היא מתעלמת שזה בלתי אפשרי למעשה.

לטענת קון בזמן שאנו פועלים בתוך הפרדיגמה המסוימת, אנו מגיעים מנקודת השקפה ערכית מסוימת. למעשה, המודד משפיע על המדידה בעצם המדידה (מתכתב עם תורת היחסות של איינשטיין )

**הגישה הפסיכולוגית:**

הגישה הפסיכולוגית המשלימה, המשתלבת היטב עם הגישה של הבחירה הרציונלית, המאפשרת הסבר אפקטיבי למקרים בהם יש סטייה מהנורמה - מהבחירה הרציונלית. אין אדם אוניברסלי.

**הגישה הרציונלית:**

הגישה הרציונלית, התפתחה בשנות ה- 50 וה- 60 העוסקת בחקר אנשים, כחלק מהמהפכה ההתנהגותית במדע המדינה האמריקאי. גישה זו נסמכת ממתודולוגיית הכלכלה המנסה להבין התנהגויות פוליטיות ותהליכי קבלת החלטות. בשנת 1957, אנטוני דאונס (Downs) היה החלוץ ביישום הגישה בחקר התנהגות המצביעים והתחרות בין המפלגות. לגישתו האדם יצביע למפלגה אשר אם תיבחר, תניב מבחינתו את התועלת הגדולה ביותר. מקבל החלטות הוא יצור כלכלי המבקש למקסם תועלות לעצמו, למחליט יש מידע מושלם לקבלת ההחלטה הטובה ביותר, ולכן ההחלטות מתקבלות בהתאם לכללים רציונליים מתוך ניסיון לקבל החלטה אופטימלי המתבססת על חישובי תוחלת ושיקולי עלות - ותועלת, רציונלי-מחושב. בני האדם מתנהגים בהיגיון, אבל רק בתחומי המידע המצוי בידיהם. בנוסף, יכולתם הקוגניטיבית, מוגבלת וישנו זמן מוגבל לקבלת החלטות. לכן, ההחלטות הן לא "אופטימליות", אלא החלטות "מספקות" בלבד. בני האדם פועלים תחת אילוצי מבנים חברתיים.

**הרברט סיימון** ( **1916 - 2001,**  חוקר יהודי-אמריקאי בולט בתחומי הפסיכולוגיה, הכלכלה והניהול, מדעי המחשב ופילוסופיה של המדע). היה זה שטבע את המונח **רציונליות מוגבלת** וטען שהאדם לא מקבל החלטה אופטימלית אלא **"מספק רצון"** המסתפק בהחלטה הראשונה ובכדי שהחלטה תהיה טובה יש צורך בשלושה תנאים מצטברים: **רצון ומודעות למטרה, מציאות ברורה** (מסד נתונים) **ויכולת קוגניטיבית**, לצורך שקלול מכלול הנתונים והאילוצים לקבלת החלטה.

**דרך קבלת ההחלטות בגישה הרציונלית:**

שלושה רכיבים משמעותיים קיימים בתהליך קבלת החלטות לפי הגישה הרציונלית. הראשון, **קביעת יעדים/מטרות**. השני, **בחינת חלופות רלבנטיות**. והשלישי, **בחירת החלופה המשיגה תועלת מקסימלית** - בעלות מינימלית. הגישה הרציונאלית הקלאסית לא מדברת כלל על מטרות אלא רק על האמצעים להשגתן.

**ניתוח תהליך קבלת ההחלטות של הטייס, צ'סלי סלנברגר, לפי הגישה הרציונלית, בשלבים שלפני הנחיתה על נהר ההדסון.**

**הטייס צ'סלי סלנברגר:**

הדיאלוג המתפתח בין הטייס, צ'סלי סלנברגר, לבין מגדל הפיקוח, הוא שיח ממוקד וקורקטי, מהיר ומותח. עוצמתו של חוסר הזמן, מורכבות האירוע, והצורך בקבלת החלטות הרות גורל (באופן המשמעותי ביותר לחיי אדם במטוס ועל פני הקרקע למשפחות הנוסעים לצד השלכות כלכליות רחבות) האחריות הגדולה משתקפת במלוא עוצמתם. בעוד מנסה הפקיד / הבקר, ממגדל הפיקוח למצוא פתרון למצב החירום, שולל הטייס כל אופציה המוצעת לו מתוך הפרוטוקול. בקרב הטייס החל מתפתח תהליך של קבלת החלטות באופן הפסיכולוגיה המשלימה, ע"י הבחירה הרציונלית, כאשר שלושת הרכיבים המרכזיים מתממשים, תוך כדי טיפול באירוע, העשוי להיגמר באסון גדול ולגבות את חייהם של 155 נוסעים ואנשי צוות במטוס. ממד חוסר הזמן והדחיפות בקבלת החלטה (דפ"ן) בין האפשרויות (דפאו"ת), רק מעצים את קיומה של החשיבה הרציונלית תוך שימוש בכל הרכיבים שלה. **קביעת יעדים/מטרות**, **בחינת חלופות רלבנטיות** ו**בחירת החלופה המשיגה את התועלת המקסימלית**.

שני השחקנים המרכזיים באירוע זה, משתמשים בכלים רציונליים. בעוד שהבקר במגדל הפיקוח פועל על פי הפרוטוקול ונצמד לנהלים ! הטייס צ'סלי סלנברגר, מבין שהפרוטוקול כפי הנראה מוגבל ברגע זה ולא נותן מענה הולם, לסיטואציה המלחיצה רבים. צ'סלי שמבין את עומק האחריות, מנסה למצוא פתרון שיחלץ אותו ואת הנוסעים בשלום ומקיים ברור רציונלי מובהק, בכל שלב ושלב בזמן שנותר לו. מרגע הפגיעה של להקת הציפורים במנועי המטוס ועד לרגע הנחיתה, צ'סלי נוקט בגישה של קבלת אחריות אישית, קבלת החלטות עצמאית, תוך נטרול כל רעשי הרקע, אולם תוך התייחסות לבקר ומעדכן את הבקר שמנסה לקדם פתרון של נחיתה בשדה אחר. הדיאלוג המתפתח בניהם, הוא רציונלי במהותו. זהו גם דפוס הפעלה מקצועי ממוקד ניהול משברי במצבי חירום, הן של הבקר וכל מערכי החירות בשדה והן של הטייס. בעוד שהטייס צ'סלי משתמש **במודל הרציונלי הטהור** המורכב מתמונת מידע מושלמת, הכוללת, את מצבו של המטוס ויכולות הביצוע לאור הפגיעה בו, חישוב מסלול מחדש , לאור החלופות הקיימות, ומיקומם של שדות תעופה חלופיים לנחיתה. יכולותיו, ניסיונו והידע הרב אותו צבר לאורך השנים כטייס. הוא מפעיל גם שיקולים של סיכון למול עלות ותועלת ופועל באופן רציונלי ומחושב. הבקר מאידך, משתמש **במודל הרציונליות המוגבלת**. הוא פועל בהגיון בהתאם לפרוטוקול ולתמונת הידע ברשותו, הזמן הוא גורם משפיע מאוד על יכולותיו ועל המענה שהוא מסוגל לפתח כמענה לסיטואציה, על כן, הבקר בוחר בהחלטה **מספקת רצון** מתוך החוסר שהוא נמצא בו.

**הרברט סיימון** ( 1916-2001 ) שטבע את המונח **רציונליות מוגבלת** , לגישתו ניכר כי שצ'סלי הפעיל **רצון ומודעות**, גם לבקר היה **רצון** לפתור את הבעיה החמורה וגם **מודעות** לסכנה הגדולה ולמשמעותה כאשר ברור, כי המודעות אצל הטייס שונה בנסיבות של סכנת חיים ממשית לנוסעים, לצוות ולעצמו והצורך לקבל החלטה רציונלית היא משמעותית יותר אצל הטייס. גם הרכיב השני **מציאות ברורה** הנשענת על **מסד נתונים** ברכיב זה ניתן לומר כי לטייס צ'סלי, יש יתרון משמעותי ובידו התמונה המלאה לעומת תמונת המידע המוגבלת יותר של הבקר, הפועל על פי פרוטוקול וסט פעולות מובנה. גם ברכיב השלישי **היכולת הקוגניטיבית** לשקלול מכלול הנתונים והאילוצים **לקבלת החלטה**, הרי שהמידע החסר בידי הבקר כמו גם חוסר מעורבותו האישית כנוסע, איש צוות או טייס מעמידה אותו ביכולת **רציונלית מוגבלת.**

ההבדלים ביכולת קבלת החלטות משתקפים היטב בשיח בין הטייס לבקר בשלושת הרכיבים המשמעותיים של החלטה הרציונלית, **קביעת יעדים/מטרות**, **בחינת חלופות רלבנטיות**, **בחירת החלופה המשיגה תועלת מקסימלית** כפי שאציג בניתוח השיח בניהם.

**הטייס**: מדווח, נפגענו מלהקת ציפורים ואני חוזר לנחיתת חרום. הטייס פועל באופן רציונלי, בהתאם לפרוטוקול. **חשיבה רציונלית מבוססת יעד ומטרה:** הטייס מציג את הבעיה וקובע את היעד של חזרה לנחיתת חירום בשדה התעופה לה גוארדיה.

**הבקר**: מאשר את הבקשה ומפנה את הטייס למסלול נחיתה מוסכם בהתאם לפרוטוקול הקיים. **חשיבה רציונלית מבוססת יעד ומטרה:** הבקר מבחינתו מבין שהיעד הוא לאפשר למטוס לנחות במהרה ובביטחה בשדה התעופה לה גוארדיה. הבקר מפעיל נוהל חירום ומבקש לפנות את השדה לנחיתת חירום.

**הטייס**: מבצע בקרה להחלטה שקיבל המבוססת על הנוהל הקיים ומבין בהתאם לכלל הרכיבים הגלויים לו כי החזרה תוביל אותו לאסון. **החלטה רציונלית מבוססת בחינת חלופות רלבנטיות**: הוא מבטל את כוונתו לחזור חזרה , בודק את החלופות הקיימות בהתבסס על המידע הרב שברשותו ומודיע לבקר שככל הנראה הוא יוביל את המטוס לנחיתה על נהר ההדסון.

**הבקר**: אינו קולט מיד את השינוי, מהסס ואז מודיע לטייס כי החלופה הזו אינה חלק מהפרוטוקול, **ומגיב באופן רציונליות חלקית**. הבקר אינו קולט את גודל הבעיה אין ברשותו את המידע הקיים לטייס ולכן הוא מציע חלופה אחרת של מסלול נוח יותר לנחיתה עדיין בשדה התעופה, לה גוארדיה.

**הטייס**: לוקח את החלופה של הנחיתה על נהר ההדסון ושם אותה ב- hold. הוא בודק את החלופה הטובה ביותר שתיתן לו את המענה הנכון והטוב ביותר למצב החירום.  **החלטה רציונלית מבוססת בחינת חלופות רלבנטיות.** הטייס, מציע לבקר את שדה התעופה שבניו גרזי למרות שהוא מבין ויודע ששדה זה אינו מתאים לנחיתת מטוס מהסוג שהוא מטיס, הוא חושב מחוץ לקופסא ומנסה את כל החלופות הקיימות.

**הבקר:** מבין ויודע היטב כי שדה התעופה בניו גרזי אינו מתאים לנחיתת מטוס כפי שהטייס מבקש, הוא שואל את הטייס האם הוא בטוח שהוא רוצה לנחות בניו גרזי ומקבל תשובה חיובית. **רציונליות חלקית**: הבקר מרצה את הטייס ומאפשר לו חלופה של נחיתה בשדה תעופה שאינו מתאים.

**הטייס**: עושה בקרה על ההחלטה להגיע לשדה התעופה בניו גרזי ומבין שלא יצליח להגיע ומודיע שהוא מתכוון לנחות על נהר ההדסון. **החלטה רציונלית מבוססת** **בחינת חלופות, רלבנטיות**, **בחירת החלופה המשיגה תועלת מקסימלית.** לאחר שבחן את כל האפשרויות, מחליט הטייס (בתעוזה רבה ויוצאת דופן לנקוט בצעד שלא התבצע בעבר ), לבחור בנהר ההדסון כמקום הבטוח ובעל הסיכויים הגבוהים ביותר שהמטוס במצבו הקשה יגיע לנחיתה. הטייס שוקל את כלל הסיכויים והסיכונים בוחן את התועלת ומחליט שהנהר זה המקום שיאפשר לו את הסיכויים המקסימליים לנחיתה.

**הבקר**: מנסה ליצור קשר עם הטייס ואינו מקבל תשובה. הוא נענה על ידי מטוס אחר ששמע את הטייס צ'סלי, סלנברגר אומר כי הוא נוחת על נהר ההדסון. הבקר ממשיך לפעול על פי הפרוטוקול.

"**המינגווי הגדיר פעם את הגבורה כמתת אל בשעת לחץ, ואני חושב שיהיה הוגן לומר שהקברניט סלנברגר ללא ספק בורך בכך אתמול",** ראש עיריית ניו יורק, מייקל בלומברג, אמר על הטייס צ'סלי, סלנברגר שהצליח להנחית את המטוס בנחיתת אונס בנהר ההדסון ולהציל את 155 הנוסעים והצוות מאסון גדול אפשרי. **"זה סיפור על גיבורים, שכאילו נלקח מתוך סרט".**

תהליך קבלת ההחלטות הרציונלית של הטייס צ'סלי, סלנברגר, זכה להוקרה רבה מגורמים רבים, אולם , גם לביקורת נוקבת.

**ביקורת על תהליך קבלת ההחלטות;**

הטייס מקיים את כל תהליך קבלת ההחלטות בשלמותו. מבצע החלטה רציונלית וכוללת את כלל הרכיבים הנדרשים כמו גם ההצמדות לפרוטוקול והשיח המשותף עם הבקר , אך קשה שלא לטעון כי הטייס החליט כבר מהרגע הראשון כי הוא ינחת בנהר ההדסון צידוק לכך למצוא באמירתו ברגע שהבין שהמטוס נפגע כי הוא מתכוון לנחות בנהר ההדסון. **נראה שהתהליך נועד רק למראית עין ולמנוע ממנו ביקורת קשה והטלת אשמה במקרה של אסון גדול ונפגעים רבים בנפש וברכוש.**

ביקורת נשמע גם מהסוכנות הלאומית לבטיחות בתעופה שבארצות הברית אשר פרסמה בדוח הסופי שלה המתייחס להחלטת הטייס צ'סלי סלנברגר, לבצע נחיתת חירום על נהר ההדסון. הדוח בתחילתו משבח את תפקודו של הקברניט צ'סלי סלנברגר, לאורך כל האירוע מתחילתו בפגיעה על ידי להקת הציפורים ועד לסיומו המוצלח בנחיתה על הנהר. **אולם הדוח מצוין בפירוש כי הטייס צ'סלי סלנברגר , לא היה חייב לנחות דווקא על הנהר ליד ניו יורק.** כמו כן מציין הדוח כי המטוס חצה את נתיבן של **"מטרות עיקריות"** ואפשר שהמנועים כשלו בעקבות פגיעה בהן ברם , **"אותן מטרות לא נראו על מסכי הרדאר של הפקח שאישר את ההמראה של טיסה."**

**סיכום:**

הטייס סלנברגר דיווח למגדל הפיקוח ששני מנועיו נפגעו לאחר שציפורים נשאבו לתוכם, תחילה ביקש לחזור לשדה התעופה, אולם לאחר מכן ניסה לנחות קרוב יותר, במסלול הנחיתה המסחרי סמוך לנהר ההדסון, בניו ג'רזי. לשם כך ביצע פנייה חדה שמאלה בגובה 1,400 רגל בערך, לעבר הנהר הזורם דרומה, לאורך הצד המערבי של מנהטן, וחלף 250 מטרים בלבד מעל גשר ג'ורג' ואשינגטון. בשלב זה הפסיקו מנועי המטוס לפעול, וסלנברגר נעזר בהכשרתו כטייס דאונים. הוא הבין שלא יצליח להגיע למסלול בניו ג'רזי, והחליט לנחות במים.

סלנברגר אמר לנוסעים באינטרקום: "חגרו את חגורות הבטיחות והתכוננו למכה חזקה". לאחר מכן הנחית בקור רוח את המטוס על מי הנהר. לשמע הודעת הטייס צרחו חלק מהנוסעים, אולם גבר בשם ג'וש, שישב במושב הסמוך ליציאת החירום עשה את מה שצריך לעשות במצבים כאלה, אבל רק מעטים עושים: הוא הוציא את "כרטיס הבטיחות" וקרא את הוראות הפתיחה של דלת החירום.

המטוס נחבט במימי נהר ההדסון כמו ספינת מירוץ אחרי מקפצה - בחבטה עמומה ומרעידת שיניים. דממה השתררה בתא הנוסעים, כאילו שכל אחד מהנוכחים חיכה שמישהו אחר יזעק מכאב, אך איש לא זעק. אז ג'וש קם. המים בנהר היו בטמפרטורה מעט גבוהה יותר מאפס מעלות. אדם אחד נפל למים, ושני אחרים משו אותו חזרה אל כנף המטוס. הוא התכרבל בתנוחה עוברית, קופא מקור. אחד מאנשי החילוץ שמיהר למטוס סיפר שאנשים צרחו, "הם חשבו שהם עומדים למות. הם צעקו 'קר! המים קרים!'". אולם למרות החוויה הקשה, לכל הנוסעים שלום!

**סיפורים כמו זה של הקברניט סלנברגר וטיסה 1549 פותחים לנו צוהר להבנה מחודשת של עצמנו, של בני האדם זולתנו, של האפשרויות האמיתיות שלנו.**

**בחיים צריך גם מזל וגם שכל !**

**מקורות:**

1. ניו יורק טיימס, גרדיאן. (2009). חדשות בעולם.
2. <https://www.haaretz.co.il/news/world/1.1241745>
3. יפתח, גולדמן. (2010). גיבור
4. <https://ygoldman.org/?p=263#more-263>
5. מעריב, (2010).
6. <https://www.makorrishon.co.il/nrg/online/1/ART2/102/773.html>

1. זיסר ברוך, 1993, מדע המדינה לגווניו, פרק ראשון , עמוד 157 . [↑](#footnote-ref-1)