

גברת המזל

נכתב על ידי Sam Dawson תורגם על ידי איציק מה-יפית מתוך FLYING 15.3.2013

הערות המתרגם: המאמר למטה מתאר את התוצאות של יציאה לטיסה בלחץ, מבלי להקפיד על הפרטים. וכן, גם כיצד אסור לסמוך על אף אחד, בוודאי שלא על אנשים בלתי מיומנים.



כיצד הגעתי למצב הזה? הייתי במסוק בשוויי ששה מליון דולר, דקות לפני גמר הדלק, בלילה, מעל ביצות פלורידה. התחלתי לדמיין את הכותרות שיקדמו את פני רעייתי וילדי. "המפקד, יש לנו דלק לעוד עשר דקות טיסה" הודיע לי איש הצוות שלי. השדה היה, קרוב לוודאי, במרחק עשר דקות.

המשימה החלה היטב. על היחידה שלנו, במשמר הלאומי בג'ורג'יה, הוטל לספק סיוע מסוקים לאימוני גדוד US Army's Ranger בבסיס ח"א באיגלין לסוף שבוע ממושך. כמדריך טייס במסוק סיקורסקי UH-60, הייתי טס לאתר לפני הזמן בכדי לתאם את המשימה. בנתיב, הייתי מסיים את הדרכת משקפת ראיית הלילה לטייס חדש. ראשית, מכל מקום, היה עלי לסיים את יום עבודתי כקברניט בחברת תעופה מקומית.

המשימה של טייס המשנה שלי, איש המשמר הלאומי, הייתה לבצע בדיקה לפני טיסה, לתכנן את הנתיב ולבדוק מזג אוויר והודעות לצוותי אוויר (NOTAMS) לטיסה. הגעתי כשעתיים לפני העזיבה ובדקתי את התכנון שלו. המכונאי המוטס בטיסה היה איש צוות מנוסה, שטסתי עמו במשך מספר שנים.

לאחר סיום טיסתי בחברת התעופה, דילגתי למכוניתי ושמתי פני ליחידת המשמר הלאומי שלי. זה היה יום ארוך אולם במגבלות מנחת הצוות הצבאיות הנדרשות. הגעתי ליחידה וסקרתי את התכנון. זה היה סוף שבוע של חג, כך שמרבית משרדי השירות (FBOs) לאורך נתיב הטיסה יהיו סגורים. השדה היחיד לאורך הנתיב שלנו שיהיה בו דלק היה Florala, ואורך הנתיב יותיר לנו חרבת דלק של ארבעים דקות – פחות משעת טיסה שאהבתי כמינימום אישי, אולם יותר משלושים דקות הנדרשות למסוק בלילה.

העזיבה ותחילת הטיסה היו חסרי אירועים, למעט רוח שהייתה חזקה יותר מהתחזית, רוח דרומית מזרחית – הטיסה שלנו הייתה לדרום מערב. טייס המשנה שלי נזקק להדרכה בניווט לילי, לפיכך כך בוצעה הטיסה. לאורך הדרך, שאלתי אותו לגבי נקודות ציון, דאגתי שיתעדכן במזג האוויר ושאלתי אותו שאלות אחרות. לאחר זמן מה הבחנתי שהעמסתי עליו והוא אינו מסוגל להתרכז במטלת הניווט. הרמז הראשון שלי שמהו נוסף אינו כשורה היה כאשר הוא ציין שני מקומות לימינו ולשמאלנו. משהו לא נראה כשורה. טייס המשנה הצביע על ה-GPS, שחיווה שאנחנו בנתיב. ועדיין, הייתה לי תחושה רעה. העברתי את ההגאים לטייס המשנה ולקחתי שליטה על הניווט. ניסיתי לקלוט מספר נקודות NDB אולם לא הצלחתי לקבל אותות מאלה שהיו אמורות להיות קרובות. ניסיתי אחרות, ללא הצלחה. ניסיתי מספר VOR, שוב ללא הצלחה. לבסוף, הצלחתי לקלוט את ה-VOR של אנדלוסיה ו-NDB של ברנטלי (לא היה לנו DME). עשיתי חישוב קצר וקיבלתי הלם. היינו מחוץ לנתיב. לא מעט, היינו 30 מייל לכיוון מערב. ה-GPS היה שגוי. הוא כשל בדרך כלשהי מבלי לתת סימן תקלה (מאוחר יותר למדתי שהייתה בעיית אנטנה).

הוריתי לטייס המשנה לטוס ישירות ל-VOR אנדלוסיה, בעוד אני מזהה את נקודת הציון המדויקת בה היינו. בנקודה זו ידעתי שכמות הדלק תהיה קריטית, לפיכך ביקשתי מהמכונאי

FLYING

המוטס לחשב את כמות הדלק שנשארה ולעדכן אותי כל מספר דקות. ביצעתי מספר חישובים מהירים והנחתי שאנחנו יכולים לטוס ל – VOR של אנדלוסיה ומשם לטוס על רדיאל 165 ישירות לפלוראלה. ננחת עם חמש עשרה דקות של יתרת הדלק. חלפה במוחי מחשבה מהירה לנחות באנדלוסיה, אולם ידעתי שכנראה לא נקבל דלק עד למחרת בבוקר, דבר שיגרום לבעיות במשימה שלנו. לא אהבתי את הרעיון לנחות עם יתרת דלק של חמש עשרה דקות בפלוראלה, מאידך מחוויי הדלק שלנו היו מדויקים מאד. יהיה בסדר.

חלפנו מעל VOR אנדלוסיה, קיבלנו את סטיית המחט (של ה – VOR) והזכרתי לטייס המשנה לטוס על רדיאל 165. כמה דקות מאוחר יותר דיווח טייס המשנה שפלוראלה בטווח ראייתו, והוא טס ישירות לשם. הנחתי את המפה באנחת רווחה והחלטתי לבדוק שוב את כמויות הדלק. חישובי היו זהים לאלו של המכונאי המוטס: נעשה זאת.

הבטתי החוצה ושוב קבלתי את התחושה שמשהו לא בסדר. ראיתי משואת אור במרחק – והבטתי שוב במפה. בפלוראלה אין משואת אור. אנחנו בדרך לשדה הלא נכון. הצצתי ב – HIS והבנתי שטייס המשנה אינו שומר על רדיאל 165 – הוא טס בכיוון 165. המפה שלי כיסתה את מכשיר ה – HIS, לפיכך לא הבחנתי בטעות זו כשעברנו את ה – VOR. השדה שטסנו אליו היה קרסטוויי, פלורידה, שדה הרבה יותר דרום-מערבי מאיתנו ופלוראלה. עם משקפת ראיית הלילה, טייס המשנה שלי שגה במרחק, והרוח המזרחית הסיטה אותו ישירות לכיוון שדה קרסטוויי. חישבתי את המרחק והבנתי שאין כל דרך להגיע לקרסטוויי. הוריתי לטייס המשנה לפנות לכיוון פלוראלה שוב.

עכשיו, שתי נוריות חיווי גובה דלק נמוך נצנצו. קודם לכן הורתי למכונאי המוטס לתת לי את כמות שארית הדלק כל חמש דקות עד לסימון חמש עשרה הדקות, ואז כל דקה. הוא עדכן אותי בסימון חמש עשרה הדקות. חישבתי את שארית הטווח והבנתי שייטכן ולא נגיע לפלוראלה. הנתיב שלנו ייקח אותנו מעל אזורים מיוערים, ביצות, אגמים קטנים והעיר עצמה – לא אזורים טובים להיחלץ. זו הייתה החלטה קשה מאד. אנחנו עשויים לעשות זאת, אולם אם לא, התוצאות תהיינה נוראות.

זה היה הזמן לנחות. דיווחתי לצוות על ההחלטה לנחות בשטח. בשלב זה, לקחתי את הפיקוד על ההגאים מטייס המשנה וניסיתי להפחית כוח בכדי לשמור דלק. זיהיתי קרחת יער לפנינו ודיווחתי שאני מתחיל גישה לקרחת יער זו. בגישה הסופית, המכונאי המוטס צעק "כבלים, טפס!" טייס המשנה ואני לא ראינו את קווי הכוח התלויים לרוחב השדה, אולם המכונאי המוטס ראה את אחד מהעמודים. עתה נותר לנו דלק לעשר דקות. טסנו כמה שנדמה היה נצח, ללא מקום לנחות. לבסוף, נגלה לעינינו שדה מרעה, כשאורות בית החווה בקצהו. שוב הודעתי על כוונתי לנחות והחלתי את הגישה. הפעם שום דבר לא הפריע, והיינו על הקרקע בטוחים.

בעוד טייס המשנה ואני הדממנו את המסוק, ביקשתי מהמכונאי המוטס לגשת לבית החווה ולבקש רשות להשתמש בטלפון שלהם לתיאום מיכלית דלק. תהיתי גם כיצד אני הולך להסביר זאת למפקדי – כיצד טייס מנוסה, כמעט ונשאר ללא דלק. כאשר הלהבים עצרו, המכונאי המוטס חזר למסוק. הוא התחבר למערכת קשר הפנים ובישר לי את הבשורה הטובה הראשונה של הטיסה: המתדלק של פלוראלה היה גיסו של החוואי. כאשר החוואי ראה אותנו נוחתים, הוא הניח שאנחנו זקוקים לדלק וקרא לגיסו. שלושים דקות מאוחר יותר הופיעה המיכלית, תדלקה אותנו ושילחה אותנו לדרכנו.

יש הרבה לקחים שיש ללומדם מאירוע זה. אנסה לציין כמה. יכול הייתי כנראה לבצע את תפקידי טוב יותר בהשגחה על טייס המשנה, אולם הייתי לחוץ להמריא ולהגיע לאגלין לפני תום היום. כנראה גם שהעמסתי את טייס המשנה יתר על המידה. חלק מהדברים שרציתי ללמוד הסבו את תשומת ליבו מתפקידו העיקרי, וסייעו להביאו לחוסר התמצאות.

בטיסת ראייה, מצפן, שעון ועיני הטייס הם המקור הראשי לניווט – ולא GPS. היה עלי לבדוק את ניווט טייס המשנה מוקדם יותר. כאשר הוריתי לו לטוס על רדיאל, לא וידאתי שעשה זאת.

FLYING

חיוני מאד להשתמש בכל המשאבים שלכם, במיוחד במצב חירום. המכונאי המוטס היה חיוני לתוצאה הבטוחה של טיסה זו. אנחנו יכולים ללמד מי שאינם טייסים, אשר טסים עימנו באופן סדיר, מספר מטלות כגון: סריקה לחיפוש מטוסים אחרים וסכנות וכיצד לכייל את מכשירי הרדיו.

מגיעים הזמנים בהם אתם נדרשים לקבל החלטה קשה. זה עשוי לדרוש נחיתה בשדה ללא דלק או נחיתה בשטח כשהמנוע עדיין תקין, ולא נחיתה אונס ללא כוח מנוע. במקרה זה, טעיתי בעקיפתי שדה תעופה כיוון שלא היה בו דלק. אולם, בסופו של דבר, ביצעתי את ההחלטה הקשה להוריד את המסוק בשדה ולא להסתכן להישאר ללא דלק.

איני אוהב להסתמך על המזל, אולם לפני 14 שנה גברת המזל שמרה עלי, ולעולם לא אדחה את ידיה המושטות.