

היחלצות מסחרור ללא ידיים

נכתב על ידי Warren Williams תורגם על ידי איציק מה-יפית מתוך FLYING 29.6.2010

הערות המתרגם: כמה מלים



השמיים היו נקיים מעננים והאוויר היה צח בעודי נוסע לשדה התעופה Ann Arbor שבמישיגן בבוקר אביבי נהדר. הייתי חניך טייס בעל כמעט 30 שעות כחניך, ולא היה לי שום מושג שאני עומד לחוות את הסחרור הראשון שלי בעת טיסת סולו על צסנה 150 הישן של בית הספר לטיסה שלי.

מעולם לא נהניתי להתאמן בטיסה איטית והזדקרויות, אולם ידעתי שעלי להבין כיצד המטוס טס בגבולות מעטפת הביצועים שלו. לכן, היום עמדתי להתאמן לבדי בהזדקרויות בתצורת המראה ונחיתה.

הבדיקה שלפני הטיסה הייתה חלקה, וה – 150 הזקן של בית הספר טיפס היטב באוויר האביבי הצונן.

תמיד הייתי טייס זהיר, ולא הרגשתי בנוח להתאמן בהזדקרויות בגובה 3,000 רגל מעל פני הקרקע, לפיכך טיפסתי ל- 5,000 רגל, שם הפחתתי כוח, הורדתי מדפים ל – 20 מעלות וביצעתי סדרה של פניות ניקוי בכדי לאשר שאין לי חברה באזור האימון. ואז פתחתי לכוח מלא והחלתי להרים את האף עד אשר השמשה הקדמית של המטוס התמלאה בשמיים הכחולים הבהירים.

שמרתי על כדורית מד הפניה והנטייה ממורכזת, בעוד המטוס מאט וצפצפת ההזדקרות השמיעה את תלונתה על המהירות האיטית שלנו וזווית ההתקפה הגבוהה. לפתע המטוס התהפך כשהוא מצביע כמעט ישירות למטה – וכדור הארץ, כקילומטר וחצי מתחתי, הסתחרר מול פרצופי. האומנם הצסנה שלי באמת בסחרור?

משכתי את המצערת בזריזות, היה ברור שאיני זקוק למצערת מלאה כאשר החרטום מצביע מטה לעבר כדור הארץ המסתחרר מתחתי. המטוס השתקק, אולם לא היה לי שמץ של מושג מה לעשות עתה.

מוזר מה עובר בראשך כאשר אתה על סיפה של הפאניקה, אולם זכרתי את טענתו של מדריכי שה – 150 היה מטוס יציב – שאתה יכול להסיר ידיך ורגליך מההגאים והמטוס יתאושש מהטעות שלך. לפיכך, כיוון שלא היה לי שום רעיון מה לעשות, החלטתי לסמוך על עצתו של המדריך, ועשיתי בדיוק מה שהוא אמר. הסרתי ידיי ממוט ההיגוי ורגלי מדוושות הגה הכיוון. על מנת לוודא שלא אהסס בפיתרון שלי לאפשר למטוס לעשות כרצונו, שילבתי זרועותיי על חזי. קיווייתי לטוב.

שתיים או שלוש השניות שנדרשו למטוס לחדול מהסחרור נידמו כנצח, אולם הסחרור פסק. לפתע נראה היה שהכנפיים "תפסו" את האוויר כשהמטוס נחלץ מההזדקרות, ואני נדחקתי

FLYING

מטה במושבי כאשר החרטום התרומם במהירות בעוברו את האופק והשמש הקדמית התמלאה בכחול השמיים.

אני זוכר שחשבתי כי הלחץ בישבני לא יכול להיות טוב עבורי ובוודאי לא טוב למטוס הזקן הזה. הגיע הזמן להיות טייס ולא נוסע, לפיכך דחפתי את מוט ההיגוי קדימה בכדי לחזור למצב הנורמאלי שבו חום למטה וכחול למעלה ישתקפו מהשמש הקדמית שלי.

הייתם חושבים שהיה לי השכל לחזור לשדה ולדון בזה עם המדריך שלי, אולם הייתי באופן מפתיע רגוע ועליז. וואו, הוא צדק! המטוס אכן נחלץ מהסחרור שלו. אולם מדוע הוא בכלל נכנס לסחרור? מה עשיתי שגרם להתהפכות חריפה זו כאשר הזדקרתי עם המטוס?

אני לא יודע מה אחז בי – יתכן והביטחון החדש שלי במטוס המזדקן הזה, אולם מייד הוספתי מלוא הכוח, טיפסתי בחזרה ל 5,000 רגל ושוב הרמתי את האף להזדקרות. כצפוי, הצסנה מייד התהפכה על גבה והחלה ניסיון נוסף לקבור אותי בקרקע החומה שלמטה. ושוב, הפחתתי כוח, הסרתי את ידי ורגלי מההגאים ונתתי למטוס להיחלץ מהסחרור שלו.

לאחר שני ניסיונות, החלטתי לא לדחוק את מזלי וחזרתי לשדה בכדי להבין מדוע מטוס אמין זה התנהג שלא כראוי. אני לא יכול לדווח פה מה אמר המדריך לגבי החזרה האידיאלית שלי על התהליך, אולם אני יכול לספר לכם מה למדתי מהאפיזודה הזו: כשאתם מתרגלים הזדקרות במנוע מלא, עליכם לעצב את המטוס שיִדמה עזיבה רגילה של השדה – ובצסנה 150 המשמעות היא מדפים מעלה.

כמו כן למדתי להעריך עד כמה יציב וסלחני יכול להיות מטוס צסנה כשחניך טייס מתאכזר לו בצורה חמורה.

והחשוב ביותר, למדתי שהגובה הוא ידידך. אני אמשיך לטוס נמוך בדילוגים קצרים לסיור בנוף או להתחמק ממרחבי אוויר סוג B. אולם את מרבית הטיסה אעשה בגובה בטוח וגבוה יותר, כך שיהיה לי זמן לחשוב ולפעול כאשר משהו משתבש.