

נכתב על ידי Charles D. Svoboda, מתוך מגזין FLYING נובמבר 1976. תורגם על ידי איציק מה-יפית

הערות המתרגם: סיפור יפה כשלקח בסופו. גם אנחנו כטייסים חובבים חייבים להיות מקצוענים בתחביב שלנו. הכול טוב כשלא קורה כלום והטיסה חלקה. הבעיה מתחילה עם הצרה הראשונה.....

זה קרה אי-שם בשנת 1965, בגרמניה. הייתי טייס משנה, כך שידעתי כל מה שהיה לדעת לגבי טיסה, והייתי מתוסכל מטייסים כמו קברניט המטוס שלי. הוא היה אחד מהטיפוסים הללו של "לפי הספר", ללא ברק, ללא דמיון, ללא "תחושה" (feeling) לטיסה. עליכם להיות מסוגלים לחוש את המטוס. אז מה אם הגובה שלכם חורג מעט, או אם מחוון ההנמכה¹ סוטה מעט מהקו? אם מרגישים בסדר אזי זה בסדר. זה מה שהאמנתי.

בכל פעם שהוא אפשר לי לבצע גישה, אפילו במצבי VFR, הוא דרש שלמות. הוא לא הרשה אפילו את הסטייה הקלה ביותר. "אם אינך יכול לבצע זאת כאשר אין לחץ, בוודאי לא תוכל לעשות זאת כאשר גורם הלחץ עולה", הוא נהג לומר. כאשר הוא ביצע גישה, זה היה כאילו כל המחוונים קפאו על מקומם – שלמות, אבל ללא ברק.

ואז באה הטיסה השגרתית הזאת מהאיים האזוריים לגרמניה. מזג האוויר היה בסדר; היו לנו 45,000 לב' של דלק ומטען שהביא את הגלובמסטר C-124 שלנו למשקל של 180,000 לב', 5,000 פחות מהמקסימום המותר. זו אמורה הייתה להיות טיסה שגרתית קלה כל הדרך. במחצית הדרך ליבשת, מזג האוויר התחיל להיות רע. דאגתי לקבל עדכונים מרדיו ה-HF שלנו. היעד שלנו, בסיס מבצעי, הפך לאפס/אפס². שני השדות החלופיים שלנו הלכו בעקבותיו מייד. כל צרפת הייתה מושבתת. המתנו במשך שעות, מזג האוויר הלך והורע. במקום כלשהו שמעתי טייס קרב מכריז חירום עקב הגעה לכמות דלק מזערית. הוא ניסה שתי גישות ולא ראה מאומה. גם בניסיון השלישי הוא נכשל ונאלץ לנטוש. ביצענו גישת מכס מדויקת; בגובה המזערי לא היה כלום למעט כיסוי ערפלי. השמש שקעה. עתה החלתי להזיע מעט. הדלקתי את אורות המכשירים. כשהבטתי החוצה למקום בו הכנפיים אמורות היו להיות, לא הצלחתי לראות אפילו את אורות הניווט, 85 רגל מעיני. בקושי יכול הייתי להבחין בזוהר מעומעם של צינורות הפליטה במנוע הקרוב, וגם זה רק בכוח מנוע לטיפוס.

כאשר הפחתנו כוח מנוע לשהייה ממושכת, זוהר ידדותי זה דעך. הטייס שאל את מהנדס הטייס היכן אנחנו עומדים ביחס לדלק. התשובה הייתה, "אינני יודע – כמות הדלק כל כך נמוכה עד כדי כך, שהספר אומר שהמחוונים אינם אמינים מתחת לנקודה זו". טירוף מסוים אחז בנווט. לא נשאנו עימנו מצנחים בטיסות שכאלה, כך שלא יכולנו ללכת בעקבות הדוגמה של טייס הקרב. אנחנו ננחת או נתרסק עם המטוס.

הטייס שאל אותי לאיזה משני הבסיסים הקרובים יש את המסלול הרחב ביותר. חיפשתי בניירות והכרזנו חירום, בעודנו בדרך לשדה זה.

הטייס החל בתדרוך. "זה הולך להיות אמיתי. אין הליכה סביב. נבצע גישת ILS ונקבל מעקב מכ"מ מדויק שישמור עלינו. טייס משנה, נשתמש בחצי מדפים. זה יגרום למהירות הגישה להיות מעט גבוהה, אבל זווית העלרוד תהיה כמעט אופקית ותדרוש פחות שינויי מצב בהצפה". למה אני לא חשבתי על זה? היכן היו ה"רגש" ו"הברק" שלי עכשיו? התדרוך נמשך, "אני אנעל על המחוונים. אתה תהיה מוכן להשתלט ולהשלים את הנחיתה אם תראה את המסלול – כך תהיינה פחות אפשרויות לבעיות איתי בניסיון לעבור ממכשירים לראייה שנייה או שתיים לפני הנגיעה". הי, הוא הולך אפילו לנצל את טייס המשנה שלו, חשבתי. הוא לא כזה טיפש, ככלות

¹ Glide slop

² תנאי ראות אפסית בה לא ניתן לראות את המסלול.

FLYING

הכול. "עד שנראה את המסלול, אתה תקריא כל 100 רגל מעל נקודת הנגיעה; עד שנגיע למאה רגל השתמש במד גובה ברומטרי, ואז תעבור למד גובה אלקטרוני למאה רגל האחרונים, ותקריא כל 25 רגל. כמו כן, שמור אותי על המהירות. מהנדס הטייס, כאשר אנחנו נוגעים, אני מושך תערוכת בידית הראשית, ואתה סוגר מגנטוס. האם יש שאלות כלשהן? קדימה!"

פתאום, חוסר הרגישות הזה של המספרים החל להיות הגיוני. יתכן והוא באמת היה טייס ויתכן ויש לי מה ללמוד עוד על טיסה. ביצענו פניית נוהל קצרה בכדי לחסוך דלק. בקרת המכ"מ סייעה לנו להגיע לסמן החיצוני³. חצי מייל לפניו, ביצענו בדיקות לפני נחיתה; כן נסע מטה, מדפים 20 מעלות. מחוון הסטייה מהנתיב⁴ היה נעול באמצע, כשמחוון ההנמכה מתחיל את המסע שלו למטה ממעלה המכשיר. כאשר ה - GSI התמרכז, הטייס ביקש הפחתה מועטה של הכוח, הוריד את האף קלות, וכל המכשירים, למעט מד הגובה, קפאו במקומם.

אלוהים אדירים, האיש הזה חש את המטוס! הוא חשב על משהו, והמטוס, כל ה - 135,000 פאונד שלו, ביצע את מה שהוא חשב. "חמש מאות רגל", צעקתי, "400 רגל... 300 רגל... 200 רגל, מינימה... 100 רגל, מינימה של חיל האוויר, אני מעביר למד גובה אלקטרוני... 75 רגל אין קשר עין... 50 רגל, עדיין שום דבר, מהירות 100 קשר", חרטום המטוס עלה שתי מעלות, והמהירות החלה לרדת. ואז הטייס אמר כאילו דרך אגב, "שימו לב, אנחנו נוחתים". "מהירות 90 קשר... 10 רגל, הנה זה!" הטייס הושיט ידו ומשך את התערוכת בעזרת ידית הבקרה הראשית, מבלי להסיר מבטו מהמכשירים. הוא הורה למהנדס לסגור את כול המגנטוס בכדי להפחית סיכויים לאש. **מגע!** אני בקושי יכול הייתי לחוש זאת. נחיתה חלקה שמעולם לא ידעתי, ואפילו לא יכול הייתי לומר אם אנחנו על המסלול, כיוון שראינו רק אור מעומעם חולף. "טייס משנה, ודא שמשאבת הגבר הידראולית מופעלת, אזדקק לזה למעצורים ולהיגוי". ביצעתי. "משאבת הגבר הידראולית מופעלת, נבנה לחץ". המעצורים נכנסו לפעולה באיטיות - לא רצינו להחליק את המפלצת הזאת עכשיו. הצצתי לעבר הטייס. הוא היה עדיין על המכשירים, מנהג בכדי לשמור את מכשיר סטיית הכיוון במרכז, ושם בדיוק הוא נשאר. "מהירות 50 קשר". אנחנו עדיין יכולים לעשות זאת. "מהירות 25 קשרים". אנחנו נעשה זאת אם לא ניפול מהצוק. ואז שמעתי קול מוזר. יכול הייתי לשמוע את רעש הסביבונים (gyros), את זמזום המהפכים (inverters), ותיפוף בתדירות נמוכה. שום דבר מעבר לזה. התיפוף היה פעימות הלב שלי, ולא יכולתי לשמוע אף אחד נשם. עשינו זאת! עמדנו ללא נייע!!!

מפקד המטוס היה עדיין טייס. "בדיקות שלאחר נחיתה, נתק את כל המנועים, מכ"ם ומכשירי הרדיו הלא נחוצים כל עוד יש לנו מצברים. טייס משנה, דווח להם שהגענו, שישלחו רכב 'עקוב אחרי' ⁵ למסלול כיוון שאיננו רואים אפילו את הקצוות". השארתי את רדיו ה - VHF מופעל והודיתי לבקרת הגישה על הסיוע. החבר'ה במגדל לא האמינו שאנחנו שם. הם יצאו החוצה ולא יכלו לשמוע או לראות מאומה. הבטחנו להם שאנחנו שם, היכן שהוא על קו האמצע של המסלול, כשה - DME מראה חצי מייל. המתנו כעשרים דקות לרכב. לא נחפזנו כרגיל, רק החזרנו את נשימתנו ואפשרנו לדופק שלנו לרדת לקצב הסביר.

ואז חשתי את זה. תא הטייס החל לרעוד כאילו כן הנסע הקדמי עלה על גבשושית. הורתי לפקח העמסה לצאת החוצה דרך פתח הצוות לראות מה קרה. הוא פתח את הדלת (הנמצאת לפני כן הנסע הקדמי), וזו הכתה משהו בחבטה מתכתית חזקה. הוא התחבר לקשר הפנימי ואמר, "אדוני, אתה לעולם לא תאמין לזה. רכב 'עקוב אחרי' לא יכול היה לראות אותנו ופגע ישירות בגלגל הקדמי עם הפגוש שלו, אבל הוא חזר אחורה ושום דבר לא נפגע". הטייס הודיע למגדל שאנחנו מחנים את הציפור במקום בו עמדה, ואנחנו נגיע ברכב. לקח מספר דקות לאסוף את הכיסויים שלנו ולכסות את המטוס. טיפסתי החוצה וראיתי את הצמיגים הקדמיים משני צידי קו אמצע המסלול. כמה רגל משם עמדה המשאית עם הנהג הנבון שלה.

3 outer marker – אחד מסמני גישת ILS.

4 Localizer – משואת רדיו, בהינעל עליה מתייצבים על קו מרכז המסלול.

5 רכב follow me המשמש להכוונת מטוסים על מסלולי ההסעה.

FLYING

הנזק הכולל – שקע במכסה המנוע של רכב 'עקוב אחרי' במקום בו דלת פתח הצוות פגעה בו. אז מזכרתי בסיפור 'הגורל הוא צייד'. כאשר גאן היה טייס משנה בחברת תעופה שביצע גישת לילה פשוטה, הקברניט שלו הצית כל הזמן גפרורים לפני עיניו. זה הפחיד ועורר זעם בגאן. כאשר נחתו, הקברניט אמר שגאן מוכן להעלאה בדרגה לקברניטות. אם יכול היה לטפל בגישת לילה עם כל ההטרדות, אזי הוא יכול לטפל בכל דבר. לבסוף הבנתי מהי מקצוענות אמיתית. להיות טייס אינה טיסת 'לשבת על התחת' ותהילה. זוהי משמעת עצמית, אימון, לימוד, ניתוח והכנות. זהו דיוק. אם אינכם יכולים לשמור את המחוננים במקום בו אתם רוצים אותם כשהכול חופשי וקל, כיצד תוכלו לשמור אותם שם כאשר הכול הולך רע?