

לעולם לא עוד: מתנופף ברוח

נכתב על ידי **Randall Taussing** תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **AOPA** מדור **Never Again**, 8 אוג. 2011.

הערת המתרגם: לי זה קרה פעם אחת במטוסו של חבר. באשמתי, כנראה שלא וידאתי דלת נעולה, ומייד לאחר ההמראה שמענו רעשים מכיוון הדלת. למרות שהיינו במהירות נמוכה יחסית, לא הצלחתי לנעול את הדלת, אף ששתי ידי היו פנויות, וחזרנו לנחיתה. הלקח שלמטה מצביע על הצורך להתייחס לכל בעיה קטנה כאל גדולה, כי אם לא נהרגה כשהיא קטנה היא תהרוג אותנו לכשתגדל.



אני רואה עצמי כאחד מברי המזל. יש לי להט לתעופה כללית ומצאתי דרכים שונות להזין להט זה מאז שהוצאתי רישיון טייס פרטי בשנת 1979 והגדר מכשירים בשנת 1984.

שיחקתי אותה בגדול בשנת 1991 עת שכנעתי את החברה שלי לאפשר לי לטוס לצורך עיסוקי. טסתי בממוצע 125 שעות בשנה במשך חמש שנים – שמומנו במלואן על ידי החברה, ואהבתי כל רגע מהן.

אולם, מצאתי עצמי בצרה צרורה במהלך טיסת עסקים בשלהי אוגוסט 1992. טסתי משדה הבית שלי ללואיסוויל, קנטאקי, מקום מושבם של המשרדים הראשיים של החברה. השתתפתי בפגישות ואז שמתי פעמי לקולומבוס, אוהיו, לביקור לילי קצר לראות את הורי. תכננתי לחזור לניו-ג'רסי לפגישה ביום שלמחרת.

בלילה שלפני עזבי את קולומבוס, הודאגתי ממזג האוויר בטיסה. היה אזור מתרחב של לחץ נמוך בחוף המזרחי וחזית חמה שבאה מהמערב התיכון – שילוב מעולה לפעילות מזג אוויר משמעותית. לאור העובדה שעלי לבצע את הפגישה ולהחזיר את המטוס חזרה, התחלתי להיות מודאג ומעט לחוץ. החלטתי לעזוב מוקדם בבוקר המחרת בכדי להימנע ממזג האוויר. הטסתי פיפר ארצ'ר שכור, מצויד היטב לשנות התשעים המוקדמות עם שני מכשירי קשר/ניווט כמו גם מכשיר הלורן הנחשק.

מתדרוך מזג האוויר ידעתי שאני עלול להיתקל ב – IMC, אולם פעילות מזג אוויר לא הייתה צפויה עד שעות אחר הצהריים המאוחרות. הכול נראה טוב, ואני הייתי נרגש לקראת קבלת כמה שעות מכשירים מעשיות. ביצעתי את הבדיקות לפני הטיסה, קיבלתי את אישור היציאה, הסעתי למסלול 27, ביצעתי בדיקת מנוע, והייתי מוכן לצאת. המגדל אישר לי להמריא, ומיד התגלגלתי במורד המסלול. לפני הניתוק, שמעתי רעש חזק מאד מצד הנוסע והבחנתי שהדלת לא הייתה סגורה לחלוטין. זה היה מאוחר מדי לביטול ההמראה, כך שהמשכתי עד שהגעתי לגובה בטוח על מנת להעריך את המצב.

אחד הדברים שלמדתי מהר לגבי דלת פתוחה חלקית ומטוס שנע מהר יותר ממאה מייל לשעה הינו שאין סיכוי שהדלת בסכנת פתיחה, עקב הלחץ החיצוני החזק המאלץ אותה להיסגר, אולם לא להינעל. לא היה משבר אמיתי, כיוון שהמטוס טס יפה. ניסיתי לסגור את הדלת על ידי משיכתה בכל כוחי – אולם ללא הצלחה.

עכשיו זו הייתה שאלה של חלופות. הדבר הנכון היה להודיע לבקר על מצבי ולחזור לשדה בכדי לתקן את הבעיה. במקום זאת החלטתי להמשיך. הטיעון שלי היה פשוט: לא הייתה סכנה מוחשית, רק רעש מרגיז למשך שעותיים; הייתי מודאג ממזג האוויר וכל דקה הייתה חשובה – פשוט לא היו לי שלושים דקות לבזבז; ולא רציתי להתוודות בפני הבקרה אם לא הייתי חייב.



הכול הלך חלק למשך כארבעים וחמש דקות, עד אשר נכנסתי ל - IMC בקרבת פיטסבורג. עננים מטבעם רטובים, דבר שבדרך כלל יכול להיות בסדר - אלא אם אתה טס עם דלת פתוחה חלקית. לפתע מצאתי עצמי עוסק לא רק בזרימת האוויר אלא עם זרימת מים, והרבה מזה. אלמנט הסכנה החריף קמעה - ובכן, מה עכשיו?

יכול הייתי עדיין להתוודות על מצבי הלא נעים בפני בקרה, ולנחות בשדה הקרוב ביותר, או שיכול הייתי לנסות לעצור את הנזילה. על מושב האחורי הייתה יריעה ישנה, ששימשה ככיסוי זמני להגנה על לוח המכשירים מפני השמש, כשהמטוס היה עגון. החלטתי לדחוק את היריעה בפתח בכדי למנוע מהגשם לשטוף פנימה, אולם ברגע שעשיתי זאת שמעתי רעש והיריעה נעלמה.

כאילו לא היה לי מספיק במה לעסוק, קפצה בעיה אחרת. הבחנתי שמחט ה - CDI על VOR מספר 1 רטטה בצורה בלתי יציבה קדימה ואחורה, כאילו היה לה מגע חופשי. כיוונתי את ה - VOR השני, וקיבלתי את אותן התוצאות. בדקתי את האימות הקולי ושמעתי גרסה קולית לא סדירה של מה שנראה כקוד מורס נכון.

היה משהו לקוי במכשירי ה - VOR, ועתה היה עלי לברר זאת עם בקרת קליבלנד. הבקר היה מועיל מאד, והתקשר למטוס אחר על אותו התדר והנתיב לבדוק באם הוא חווה בעיות קליטת VOR. התשובה, כמובן, הייתה שלילית. הם טסו היטב דרך אותו המרק, בעוד אני הזעתי באותו השיעור בו הגשם ניתך דרך הדלת הפתוחה והמדאיגה.

הברירה היחידה שעמדה בפני עתה, הייתה להודות סוף סוף במצבי הקשה בפני הבקרה ולבקש סיוע.

השדה הקרוב ביותר היה קלרקסבורג, מערב וירג'יניה, עם תנאי VFR מגבולתיים. פניתי מיד לבקרת הגישה של קלרקסבורג לקבלת גישת מכ"ם מבוקרת, ומשם הועברתי לבקר הגישה הסופית, שנתן לי שינויי גובה ונתיב הדרגתיים, עד שהייתי מיושר עם המסלול והשדה היה בטווח ראייה.

הועברתי למגדל וקיבלתי אישור לנחות. ואז הגיע הרגע המביך הסופי. כמייל אחד בגישה הסופית, המגדל אמר, "צ'ירוקי שמונה שבע שבע אחת צ'רלי, נראה כאילו יש משהו תלוי על הזנב שלך, האם איבדת משהו?" רציתי ליזחול לחריץ שבדלת ולהתחבא מהעולם כולו. אבל היה לי מטוס להנחית, משימה לסיים - ויריעה לטפל בה.

בעודי מסיע לרחבה, שמעתי גיחוכים ברקע כאשר בקרת הקרקע הנחתה אותי בהסעה.

בדיקה נוספת אישרה שהיריעה חיברה עצמה לזנב לאחר היעלמותה מהתא. כמובן, אנטנות ה - VOR הינן בחלקו העליון של הזנב, לכן לא מפתיע מדוע הקליטה הייתה מקוטעת, במקרה הטוב ביותר.

קיבלתי מעט סימפטיה ממנהל ה - FBO, שהיה עד לכל העניין. הוא מינה מכונאי לחיזוק האנטנה. הכול היה בסדר בדרך חזרה לניו-ג'רסי, וסופות הברקים המפחידות לא הופיעו.

הלקח הנלמד, אל תאפשרו לסדרת אירועים להפוך לשרשרת התאונה שלכם. הודו מספיק מוקדם ותהיינה לכם הרבה חלופות. במקרה שלי, הייתי כנראה רחוק חוליית שרשרת אחת מאסון.