

לא הולך להכריז חירום

נכתב על ידי **Rick Durden**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **AVweb** מתאריך 29.12.02.

הערת המתרגם: אז מה? פוחדים להכריז חירום? פוחדים להודות שאתם זקוקים לסיוע מהקרקע? אם כן, המאמר הבא עבורכם! אני למדתי מה לעשות.

ישנם ימים בחדר ההסבה שבשדה התעופה הווירטואלי שאני למד רק על ידי ישיבה והאזנה לטובים ממני. כך קרה כשהייתה לי לאחרונה הזדמנות לאסוף מספר עצות שעניינם בחרומים עקב דרמה שנמשכה מעל יומיים. שלא במפתיע, האק הזקן היה אחד מהשחקנים הראשיים. יש לי הרבה כבוד להאק הזקן. הוא טס יותר מחצי מאה, וקיבל את הגדר המכשירים שלו רק לפני כשנתיים לאחר שהבין שהניסיון הארוך שלו בטיסות בגובה נמוך (scud running) הפך פשוט מסוכן מדי עקב ריבוי מגדלים. האק הינו טייס טוב ומעשי, אולם הוא מעט מקובע בדרכים שלו, בעל מספר דעות שמאמין בהן בקשיחות ומאמין במספר אגדות נשים. למרות שמחזיק עכשיו הגדר מכשירים, הוא מתייחס לבקרים לא בדיוק כבני אדם, אלא רעים שיש לסבול רק בתהליך של הגעה לאן שרוצה להגיע. הוא לא פוחד לדבר ברדיו, הוא רק לא יגיד לבקר יותר מאשר חיוני עבורו לביצוע הטיסה. בעוד הוא עשוי לאחל באיבה לבקר יום טוב, הרעיון לנדב מידע לגבי הטיסה הינו תועבה. "בטלנים אוכלי חינם אלו יושבים על התחת השמן שלהם ומוצאים את הכסף שעמלתי עבורו קשה והם לא יכולים לעשות כלום להטסת המטוס שלי עבורי אם משהו משתבש", זוהי גרסה אחת של המנטרה ששמעתי מהאק הזקן כאשר עבדתי איתו על חרומים, ונדרשתי לדווח לבקרה בתהליך קבלת הגדר המכשירים שלו. בואו רק נאמר שלא ראינו עין בעין את חלק זה של הדרכתו, ולא, לא העלתי את העניין של שלילה כפולה בהצהרה שלו.

השחקנית האחרת בדרמה הייתה סנדי, בעלת Citabria (מטוס אירובטי קטן) יפה. המטוס האחר שהיא מטיסה על בסיס רגיל הינו רחב-גוף. משלמים לה על פעילות זו אולם עליה ללבוש מדים עם ארבעה פסים על השרוול כאשר היא הולכת לעבודה; מכל מקום, היא אומרת שהיא יכולה להשלים עם זה כיוון, שלפחות על סיפון הטיסה, שני החבר'ה האחרים צוחקים לבדיחות שלה אפילו כשהן לא מצחיקות. היא אחת מהטייסים המובחרים שערים ססתי אי פעם.

החירום של סנדי



המערכה הראשונה במחזה התרחשה בשדה המבוקר, אליו סנדי טסה לפגוש כמה חברים לצהריים. בחולפה 1,500 רגל בערך בטיפוס בטיסה הביתה, סנדי שמה לב לריח חריף של דלק. היא החלה לפנות חזרה לשדה ודיווחה לבקר שהיא חוזרת. הבקר עשה מה שאמור היה לעשות ושאל למהות הבעיה. סדני אמרה לו שהיה לה ריח של דלק בתא. בקר היציאה הגיב עם הכוונה ישירות לשדה ושאל אם היא רוצה את הכבאיות.

סנדי לא היססה; היא אמרה שהיא רוצה את הכבאיות ושה היא חירום. הבקר עשה את מה שהיה צריך בכדי להזעיק את צוות החילוץ ושאל את השאלה הסטנדרטית הנדרשת על מנת לסייע לצוותי החילוץ במקרה שהדברים משתבשים: "כמה נפשות במטוס וכמה דלק?"

סנדי סיפקה את המידע בעודה פונה לצלע בסיס ומתבוננת בכבאיות המתחילות למקם עצמן. בקר היציאה תיאר את התנועה עם הפקח המקומי (מגדל) ונתן אישור נחיתה. סנדי דיווחה לו שהיא מתעתדת לנתק את המערכת החשמלית ומכשירי הקשר לאחר השידור שלו, לנחות, לכבות את המנוע על מסלול ההסעה ולצאת. הבקר אמר שהעביר את המידע.

סנדי סגרה את המפסק הראשי כשפנתה לצלע סופית. לאחר נגיעה, היא משכה את התערובת וניתקה את המגנטו. היא פנתה למסלול הסעה מצטלב, התגלגלה מעט מעבר לקווי העצירה לפני

שעצרה את המטוס, יצאה והלכה כ – 50 רגל מהמטוס. פגשו אותה שני כבאים בעוד האחרים מיקמו עצמם סביב המטוס. היא הסבירה את המצב. מפקד הכבאים אמר שצוותו יבדוק את הדברים מבחוץ תחילה, ויראה אם נדרשת פעולה נוספת. הכבאים הלכו סביב המטוס ללא שראו סימן כלשהו לאש או נזילת דלק. מפקד הכבאים ביקש את רשותה של סנדי להציץ פנימה, דבר שהיא נתנה. הוא תקע את ראשו פנימה ומייד העיר לגבי ריח הדלק.

במשך 15 הדקות הבאות מפקד הכבאים ארגן רכב גורר בכדי לקחת את המטוס למוסך שסנדי בחרה, והסיע אותה ל – FBO בטנדר שלו, לחץ את ידה ועזב. המידע היחיד שביקש ממנה היה שמה ומה שדה האם בו חנה המטוס.

ב – FBO סנדי תיאמה עם מנהל האחזקה מישהו שימצא ויתקן את נזילת הדלק. היו לה שתי תגליות: שהמוסך לא יהיה מסוגל לטפל במטוס שלה עד יום שני, ושהאק הזקן היה שם כיוון שהאריך חיים יותר מאשתו שלא טסה, והשתמש בכספי ביטוח החיים שלה לקבל הגדר רב-מנועי, ושייתן לסנדי טרמפ הביתה במטוס ה – Super Cruiser שלו. למרות המשיכה הראשונית, התגלית השנייה הוכחה כהרבה פחות נעימה מאשר הראשונה.

המטרד של האק

במהלך הטיסה חזרה, האק שאל את סנדי מה קרה. היא תיארה את המצב והאק, בהיותו סתם עקשן ודברן בימים הטובים שלו, גער בסנדי על שסיפרה לבקר מדוע היא רצתה לחזור לשדה ועל שהשתמשה במילה "חירום".

עד שהשניים האלה חזרו לכאן, קולו של האק היה מעודן. הוא טען שסנדי לא הייתה אמורה להודיע לבקר שום דבר כיוון שזה לחלוטין לא עניינו מדוע היא חזרה לשדה. הוא גידף את השכירים הממשלתיים, ואם לא היה עובד עבור Homeland Security היא לא אמורה הייתה לספר לו מאומה למעט שהיא רצתה להגיע חזרה לקרקע. בעיני האק, סנדי עשתה כמעט כל משגה אפשרי, וכיוון שהוא טס מעל 50 שנה, הוא ידע הרבה יותר מאשר איזה אישה צעירה אחת, אפילו אם הפכה לקברניטה בחברת תעופה עקב העדפה מתקנת. אסור היה על סנדי אף פעם לבקש את הכבאיות או להכריז חירום. "את אידיוטית" אמר לסנדי בדרכו הדיפלומטית, "לעולם לא תיראי את סופה של עבודת הניירת על שהכרזת חירום, במיוחד כיוון שהם הזיזו את הכבאיות. אינך יודעת מאומה על שמירת פיך סגור? סיפרת לכולם על תדר זה שאינך מסוגלת לטפל בריח דלק פשוט ושאינך לך מה שנדרש להיות טייס".

"בחיך" המשיך האק הזקן, "היה עלייך להכיר את המערכות במטוס זה טוב יותר, את הבעלים שלו מספיק זמן. היית צריכה לטוס חזרה לכאן. אם לא אהבת את הריח, היית יכולה לפתוח את האוורור. ואז המכונאי כאן יכול היה לבדוק את הדברים ולא היית צריכה לרוקן את ארנקך בדרך שהחברה האלה עושים שם ב – FBO המגונדר הזה".

באופן טבעי, חבורה של טייסים וחניכים התאספו להביט במופע של האק וסנדי. סנדי די מנומסת, אולם היא יכולה להרחיק לכת; היא הייתה אתלטית בדירוג בינלאומי בקולג', ואינה פוחדת מעימות. היא שמרה על שתיקה עד אז מתוך התחשבות בזה שהאק נתן לה טרמפ חזרה הביתה, אולם הוא ניצל את כל ההערכה שלה על הטובה הזו. היא הביטה בהאק ואמרה, "בסדר פה גדול, עכשיו תורי".

הסתירה של סנדי

האק הזקן נעץ מבטו בסנדי בעודה מדברת, "ראשית כל, אני מכירה את המערכות של המטוס ואני יכולה לשרטט לך את מערכת הדלק במקום, עכשיו. אני יודעת היכן מנותבים קווי הדלק בתא, אולם מה שלא ידעתי אז, ועדיין לא יודעת, היכן הייתה הנזילה שיצרה את ריח הדלק. זו יכולה הייתה להיות התחלה. אתה יודע מה? הסיכויים מצוינים שכאשר המכונאי יתקשר, זה עשוי להתגלות. יתכן ויכולה הייתי לטוס חזרה לכאן. אולם אין דרך לעולם להיות בטוח שהנזילה לא עומדת להצית אש, שמשמעותה שהדבר היחיד לעשות הוא לנחות מייד. כיוון שאני מכירה היטב את כיסוי האריג של המטוס, אני יודעת בדיוק עד כמה גרועים הדברים יכולים להיות ועד כמה



מהר הם יכולים להיות גרועים יותר, כך שרציתי את הכבאיות ורציתי לוודא שלא יהיה עיכוב בחזרה לשדה.

"האק, האם אתה זוכר את מטוס הסילון ארבע מנועים שהיה בדרכו מדרום אמריקה ל - JFK לפני מספר שנים? זה שהיה קצר בדלק ושב הטייס רמז כל הזמן בקשר על הבעיה אולם לא הכריז חירום אף פעם, כך שהם לא קיבלו עדיפות בטיפול? זוכר שהדלק נגמר והם התרסקו? מטוס זה יכול היה להיות בהחלט "לא-אירוע" אם הצוות היה בפשטות מודיע למגדל שיש להם חירום. כולם מתו כיוון שהיו רגועים מדי להודות שהייתה להם בעיה".

סנדי המשיכה, "הקדשתי הרבה זמן לאימון שוטף וקראתי הרבה דו"חות תאונה. תאונה זו, לדעתי, התרחשה כיוון שהצוות לא היה מוכן להודות בפני אף אחד שהייתה להם בעיה שחייבה סיוע חיצוני. לכן נשאר שקטים והרגו את עצמם וקבוצה של נוסעים חפים מפשע".

האק החזיר לה, "כן, אבל את הכרזת חירום, מדוע לא אמרת לבקר שאת רק רוצה להיות מספר אחד לנחיתה? עכשיו יש לך את כל עבודת הניירת הזו לעסוק בה, כיוון שהכרזת חירום".

כמה עבודת ניירת?

"אינני יודעת מהיכן אתה, או חסרי השכל האלה המופיעים בטורים של הירחונים ומדברים על אי הכרזת חירום עקב עבודת ניירת, מקבלים את המידע שלכם". סנדי מחתה ונכון ציינה, "אין כל עבודת ניירת מעורבת בהכרזת חירום. כלום. הבט ב - FAR 91.3. הזמן היחיד שיש עבודת ניירת כלשהי הינו כאשר עליך להפר תקנה בעת שאתה מעורב בחירום, ואז - רק אם ה - FAA מבקש דו"ח. אני טסה כבר 25 שנים ועלי לשמוע עדיין מישהו שצריך להתעסק עם עבודת ניירת כיוון שהכריז חירום. זהו התירוץ העלוב ביותר ששמעתי שלא להכריז חירום כאשר הדברים משתבשים. חוץ מזה, אתה לא יכול רק לומר למגדל שאתה רוצה להיות הראשון בתור לנחיתה, מוטב שתהייה לך סיבה. אם יש לך בעיה מספיק גדולה שבעטייה לא נוח לך להמתין לתורך לנחיתה, אזי יתכן שעליך להשתמש בראשך ולנצל את כל המשאבים הזמינים עבורך כטייס. אחד ממשאבים אלו הוא המגדל, כיוון שהם יכולים לוודא שהמטוסים האחרים מפנים לך דרך, והם יכולים להזיז את החבר'ה אלה עם הכבאיות כך שאינך ניצלה בהמתנה לכבאיות שלא הזעקת".

האק הזקן לא קנה זאת; הדיון המשיך עוד זמן מה. האק אמר שאינו רוצה שהממשל יביט מעבר לכתפו כאשר הוא טס, כך שאינו הולך לעשות שום דבר שימשוך את תשומת לבו של "האח הגדול", אלא אם הדברים משתבשים בחומרה, ואפילו אז, כטייס, עליו להיות מסוגל לטפל בבעיה בעצמו, כך שהוא ילך לשדה לא מבוקר ויטפל בזה. סנדי הגיבה ברמה מוחלטת של הבנה לגבי הפחד מפני ידע הממשלה למעשיה, במיוחד עכשיו כאשר הוקמה סוכנות ממשלתית אחרת במיוחד לרגל אחרי התושבים, בהשתמשם בתירוץ של הגנה עליהם מפני טרוריסטים; מכל מקום, היא אמרה שפוליטיקה צריכה לתפוס את מקומה במושב האחורי לאחר הפיזיקה. אם יש משהו לקוי כאשר היא במכונה בעלת האנרגיה הקינטית של מטוס, דאגתה הראשונה הינה להביאו לקרקע מבלי לפגוע באף אחד, ואם זה אומר לספר לשכירי הממשלה הפדראלית שיש לה בעיה, יהי כן. חוץ מזה, יש לה מכר שהינו כבאי והיא יודעת איזה סוג ציוד הצלה/אש/התרסקות זמין בשדות מבוקרים, שאינו קיים במרבית השדות האחרים. היא טסה למחייתה מספיק בכדי לדעת שאם משהו משתבש במטוס, במיוחד כאשר יש סיכון לאש, היא תביא את המטוס על הקרקע, תצא מהמטוס ותאפשר למומחים לטפל בסיכון האש. היא מומחית בהטסת מטוסים; היא אינה טוענת להיות מומחית בכיבוי אש. היא תביא את המטוס למקום בו המומחים יכולים לכבות אש והיא יכולה להביא אותו למקום נבחר זה מהר ומדויק כמו כל טייס, לכל מקום. כמו כן היא יודעת משיחות עם מכרה, שאם היא יכולה לומר לכבאים כמה דלק יש במטוס, האם יש חומר מסוכן כלשהו וכמה אנשים במטוס, מומחים אלו יכולים לתכנן את התקפתם על האש בכדי להגדיל את הסיכוי להוציא את כל האנשים החוצה, בעודם מקטינים את הסיכון של כל אחד להיפגע או למות.



האק הזקן עדיין לא קנה את עמדתה של סנדי. הוא התייחס למצב חמור שהתרחש במדינה זו מספר שנים קודם. שם, ה- FAA התערב במה שהרגשנו שהיה רק מאגר לכלוך מכוער. מפעיל שכר קטן ביצע טיסת נוסעים בדו-מנועי קל. גל ארכובה נכשל, שלא באשמת משהו שעשו המפעיל או המכונאי שלו, והמנוע נתפס. הוא לא יכול היה להנץ את המדחף. מזג האוויר היה גרוע, תקרת עננים נמוכה וראות קצרה. הוא הכריז חירום, פנה לשדה הקרוב בעל ILS, יירט את הגישה ונחת ללא ששרט את הנוסעים או המטוס. ככל שזה נגע לנו, זו הייתה השתקפות טובה של תוכנית ההדרכה של החברה שלו. לחרדתנו, מפקח FAA קשוח החליט שהטייס אינו ראוי לשבחים להיותו כשיר, ויתכן עקב קנאתו במישהו שיכול היה לטוס למחייתו, השקיע ימים בעוברו על הניירת של המפעיל. הוא מצא שהטיסה המדוברת יצאה עם כ- 60 פאונד משקל עודף. כל השאר במשך השנתיים הקודמות היה בסדר. במקום לנהל שיחה שקטה עם המפעיל, המפקח עצר אותו. כמובן שהחדשות התפשטו כאש בשדה קוצים. כיוון שמרבית הטייסים שמרניים, זה היה דגל אדום המצביע שאינך יכול לסמוך על ה- FAA, וטייסי תעופה כללית באזור לא רצו יותר להודות בבעיות באוויר. ישנם כמה מאיתנו המחזיקים בדעה שהיה קשר ישיר מאי הגינות זו של המפקח שהוביל לשתי תאונות קטלניות לפחות.

סנדי הודתה שה- FAA מתנהג לעתים בדרכים שאינן ידידותיות לטייס. מכל מקום, היא העלתה טיעון טוב לעובדה שיש לשקול את מדרג הדאגות שטייס עומד בפניהן כאשר הדברים משתבשים בלילה. אם משהו משתבש במטוס, זה יכול להרוג אותך. לפיכך, הדאגה שלך צריכה להיות להישרדות שלך ונוסעך. אפילו אם אין לך הרבה תבונה באשר להישרדות עצמית, כאשר אתה מקבל רישיון טייס, חובתך האתית הופכת להיות שמירת בריאות נוסעך, וכל דאגה שיש לך לגבי ירידה של ה- FAA עליך צריכה לקטון בשיעורה, הרבה מתחת לתפקיד שיש לך לנקיטת צעדים נכונים בכדי לוודא שהנוסעים שלך בטוחים. המשמעות של זה הינה הכרזה שיש לך מצב דחוף או חירום, כחלק מניהול המשאבים הזמינים עבורך להשלמת בטיחות הטיסה שלך. כטייס אחראי אינך שולל משאב בגלל שאתה מודאג מתופעת לוואי שאין לה כלום עם חיים ומוות.

האק הזקן לא הרפה. הוא גרס שטייס חייב להיות מסוגל לטפל בכל דבר שמוטח בו באוויר מבלי לייבב לעזרה מהקרקע. אחרת, הוא פשוט לא מצליח כטייס. האק פתח במתקפה על אלו שיקנו מטוסים בעלי מצנחים או שיתקינו אותם במטוסים קיימים. הוא אמר שכל טייס הפורס את המצנח, מספר לעולם שאין לו את החומר הנכון להיות טייס.

ללמד כלבים זקנים תרגילים חדשים

יכולים הייתם להרגיש את הטמפרטורה מרקיעה בחדר. סנדי הביטה בהאק הזקן ואמרה שהיא רוצה לוודא שהבינה מה אמר. היא ראתה תיעוד של הרבה חיים שניצלו במטוסים זעירים (ultra-lights) בעזרת מצנחים, במיוחד במקרים של כישלון מבנה או התנגשות באוויר. היא התייחסה לטייס בטקסס שנשאר בחיים בגלל המצנח בצירוס לאחר שמאזנת ניתקה, דבר שהעמיד בספק את יכולת השליטה במטוס. היא שיבחה את הטייס הזה, ובהשתמשה במידע האנציקלופדי המאוחסן בראשה, פירקה בשיטתיות את הטיעונים של האק הזקן. היא עברה דרך מה שהיה מעורב בקבלת מצנחים בתחילת שנות העשרים בגלל ש"אנשים אמיתיים" לא נטשו מטוסים; הם אמורים לטוס בהם ולשמור אותם תחת שליטה. שטות מאצ'ואיסטית טיפשית שחלפה בסופו של דבר לאחר שמספיק טייסי ניסוי קפצו ממטוסים שהפכו חסרי שליטה לחלוטין, ובכך חיו בכדי להיות מסוגלים להסביר מה השתבש, באופן שניתן היה לתקן. הבעיה הגדולה הבאה הייתה עם מושבי מפלט. במשך זמן מה טייסים סרבו להפליט כיוון שחששו מהודאה שאינם קרוצים מהחומר הנכון, לפיכך נשארו במטוס ומתו. היה על חיל האוויר והצי להמריץ תוכניות הדרכה אינטנסיביות ולקבוע פרמטרים לשימוש במושבים. הם ביקרו בחומרה טייסים שלא הפליטו, אפילו שהיה להם מזל ונחתו מבלי להרוג עצמם.

סנדי הינה סטודנטית להיסטוריה של התעופה. היא סיפרה להאק מה הצעדים שחברות התעופה נדרשו לנקוט בכדי להביא את הצוותים שלהם להכריז חרומים, כיוון שסבלו יותר מדי נוסעים

הרוגים עקב קברניטים עיקשים שחשבו שגבריותם תוטל בספק אם יכריזו חירום, אפילו, במספר מקרים, כשמנוע עולה באש. היה על חברות התעופה לקבוע תהליכים שאמרו שבאם מתרחש משהו לא סדיר או לא נורמאלי, על הצוות להכריז חירום, אפילו אם מקרים אלו נראים כמעט פעוטים. חברות התעופה למדו מבית הספר של החיים הקשים שאפילו אם 40 פעם מתוך 41 המטוס נחת בבטחה, שהפעם הארבעים ואחת, שמובילה להתרסקות או אש, משמעותה הייתה שעל הצוות היה להתכונן לגרוע מכל בכל פעם, כיוון שלא הייתה לכם כל דרך לדעת באיזו פעם זה היה. סנדי אמרה שחברות התעופה מתחו ביקורת על מספר צוותים שביצעו נחיתות מוצלחות כאשר נתקלו בקשיים, כיוון שהם לא הכריזו חירום ולא קבלו סיוע קרקעי בהיכון.

זה היה אז כאשר האחרים הצטרפו לשיחה, כולל ראנדי, שטס כמעט בכל דבר שנבנה אי-פעם. הוא העיר שטייסי תעופה כללית הם כנראה האחרונים המוכנים להכריז חירום, למרות שהם אלו הנמצאים ברובם בסיכון כשלא מכריזים. הוא אמר שכיוון שלטייסי תעופה כללית יש הכי מעט הדרכה שוטפת, הם אינם מתאמנים בתהליכי חירום, ולפיכך הם גרועים הרבה יותר מטייסי מסחריים כאשר עליהם לטפל בבעיה בטיסה. רמת כישורים נמוכה זו הינה הדבר הראשון שצריך לתגבר על ידי בקשה לעזרה מהבקרה, ועדיין, יתכן עקב חוסר הדרכה שוטפת טובה, איכות השיפוט המוצגת על ידי טייסי התעופה הכללית גם היא נמוכה, דבר הגורם להם שלא להודות שיש להם בעיה והם זקוקים לעזרה. וכך יותר מדי מתים.

היה זה אז כשהאק הזקן, בחושו שהאווירה בחדר פנתה כנגדו, יצא בארוגנטיות לחניה, נכנס לרכבו ועזב.

החירום של האק

יש המשך כמעט פואטי לטיסת הלילה של יום שישי. אחר הצהריים של שבת התכוננתי לצאת לטיסה עם חניך, כאשר ראיתי את האק הזקן מנחית את ה Super Cruiser – שלו על מסלול העשב, שומר את הזנב באוויר כל הדרך למסלול ההסעה ועוצר בחריקה לפני המשרד. הוא טיפס החוצה, מיהר לתוך המשרד, מצא את סנדי, ולתדהמתה, חיבק אותה בחוזקה והודה לה בנדיבות על שצעקה עליו בערב הקודם.



כאשר הפרדנו ביניהם, האק סיפר את הסיפור. הוא היה בדרכו חזרה משיעור נוסף על האצטק. בטיפוס הוא סגר את משאבות עזר הדלק, כל אחת בנפרד. כעשרים שניות בערך מאוחר יותר, אחד מהמנועים החל להשתנק. הוא הבין שהדבר האחרון שנגע בו היו מפסקי משאבות העזר, לפיכך הוא הפעיל אותם חזרה. הכול הסתדר, כך שהוא והמדריך החליטו להשאיר את משאבות העזר פועלות עד אשר יהיה להם יותר גובה ואז בדקו את המצב. הם התיישרו, קבעו הספק שיוט נמוך וסגרו את משאבת העזר הימנית. הם המתינו שתי דקות. הכול המשיך לתפקד כשורה. האק סגר את משאבת העזר השמאלית. עשרים שניות מאוחר יותר המנוע השמאלי שבק, הניע לרגע ושבק שוב. האק הפעיל את משאבת העזר. לאחר מספר דקות המנוע הניע ופעל מצוין.

האק הזקן והמדריך דנו במצב והחליטו שמשאבת הדלק השמאלית שבקה חיים. הם החליטו שזה מספיק על מנת לבטל את השיעור, כך שהאק קרא לבקרת הגישה ואמר שהם רוצים לחזור. הבקר נתן להם וקטור לשדה ושאל מה הבעיה. האק הזקן אמר שעמד לומר לבקר שאין זה מעניינו כאשר לפתע הושפע מדאגה טורדנית שהיה זה מוזר שלקח למנוע כל כך הרבה זמן לשבות לאחר שמשאבת העזר כובתה, ויתכן, רק יתכן, שהדיאגנוזה שלו של כישלון משאבת הדלק היא טעות. הוא אמר שחשב על מה שסנדי אמרה לו מאז ליל אמש, ומצא עצמו מספר לבקר שיש לו בעיה עם מנוע אחד.

כאשר הבקר שאל באם האק הזקן רוצה את הכבאיות, הוא ראה את המדריך מנענע בראשו "לא", אולם שמע עצמו מדקלם בקול של טייס חברת תעופה הברור ביותר, "חיובי, הוציאו את הכבאיות, איני יודע את טבעה המלא של הבעיה, מוטב להתייחס לזה כחירום".

האק אמר שהמדריך שלו היה זכר, צעיר למדי שהחל להתווכח איתו. האק הביט לעברנו בעודנו עומדים סביבו ואמר, "אמרתי לילד שזה בסדר להכריז חירום, אני משלם מסים ואחרת החברה האלה הנוהגים בכבאיות יעבירו את היום בכיסוח הדשא".

ההארה של האק

בנעצו מבט קבוע בסנדי בעודו ממשיך, האק הזקן אמר, "הרגשתי משועשע בהצפה לנחיתה עם הכבאיות הללו על מסלול ההסעה, והאורות מנצנצים. בריצת הנחיתה מישהו על הערוץ אמר שיוצאות להבות מהמנוע השמאלי של האצטק. הצצתי לשם וראיתי אותן, נעמדתי על המעצורים ואמרתי למדריך לפתוח מייד את הדלת. עם עצירתנו סגרת את הדלת, משכתי את התערובת לכיבוי מנוע, סגרת את המגנטו ומפסק ראשי, ואני חושב שזרקתי את הילד אל מחוץ לדלת. הכבאיות הגיעו מייד, אני מתכוון מייד, וכיבו את האש די מהר".

האק אמר, "מסתבר שזו לא הייתה משאבת הדלק, זה היה צינור דלק סדוק. כאשר האטנו הדלק החל לפגוע בצינור הפליטה החם וניצת".

היה זה מעגל טייסים בעלי עיניים פקוחות לרווחה סביב האק הזקן וסינדי. האק הזקן אמר, "אם זה היה קורה אתמול, לא הייתי קורא לכבאיות. המדריך ואני היינו צריכים לשוחח אחד עם השני על הכרה בחירום... אתם יודעים כיצד זה שני בחורים במטוס תעופה כללית, הם לעולם לא יעשו משהו להודות שיש להם בעיה. אף אחד מאיתנו לא היה רואה את האש עד שגדלה, והמטוס הזה או שהיה נשרף לאפר או מתפוצץ כשאנחנו בתוכו. היו לנו כ - 130 גלון של דלק במיכלים. הכבאיות לא יכולות היו להגיב בשום אופן בזמן לעזרה אם לא היינו מזעיקים אותן. סנדי, כשסיפרת לי הייתי חרא, הצלת את חיי".

מספר פרטים, שמות וסוגי מטוסים שונו בכדי להגן על האשם.