

# זמן להתוודות

נכתב על ידי **Howard Fried**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **AVweb** מתאריך 12.2.2003.

*הערת המתרגם:* הסיבה שבחרתי לתרגם מאמר זה אינו נובע מרצון לתאר את האירועים המתוארים בו. גם אם הם מעניינים, הם אינם הסיבה. המחבר, אדם בעל ניסיון תעופתי רב, אינו מהסס לתאר מעשים טיפשיים שלו באוויר מבלי לחשוש שהקוראים יצלבו אותו (מוכר לכם?) כפי שהוא מסכם את המאמר: "אין לנו כל דרך לבצע את כל השטויות בעצמנו, אז בואו נלמד מטיפשויות שעשו אחרים". אם נפנים כנראה גם נשאר בחיים.

אני בטוח שאני לא לבד. כולנו, בזמן זה או אחר, עושים משהו טיפשי. ישנם ללא ספק הרבה מאד דברים טיפשיים שהצלחתי לעשות ביותר משבעת העשורים של חיי, אולם כטייס, שני אירועים טיפשיים ומסוכנים בולטים במיוחד.

## **לגרור את החבל**

לפני מספר שנים, ניהלתי בית ספר לטיסה משלי, בו הצענו הדרכת דאייה, ומפעם לפעם נקראתי להטיס את המטוס הגורר. השיטה שלנו הייתה פשוטה למדי. גררנו את הדאון לגובה הנדרש (בדרך כלל 2,000 או 3,000 רגל מעפ"ש בניסיון למצוא עילוי בצורת תרמיקה ובה לשחרר את הדאון), בו הדאון השתחרר, שובר ימינה ומטפס, בעוד המטוס הגורר שובר שמאלה וצולל. הגורר חזר עם חבל הגרירה עדיין מחובר (כבל ניילון שזור באורך 200 רגל). המטוס הגורר עבר לצד המסלול, שחרר את החבל (אם אפשר, מיושר בעבור הדאון הבא), ביצע הקפה של השדה, ונחת. לאחר הסעה לקצה החבל, שחובר כבר לדאון הבא, היינו יוצאים שוב. ככל שהטייסים נעשו מיומנים יותר, הם היו מסוגלים להשליך את החבל בדיוק במקום הנכון לחיבורו לדאון הבא, כך כשחזרו והסיעו לקצה החבל, הם היו מוכנים לצאת שוב. כך הכנסנו בין שש לעשר גרירות לשעה.

## **משעמם מאד**

אתם יכולים לדמיין עד כמה זה משעמם לבלות מספר שעות (פרט לטלטולים על ידי חניך בלתי מיומן בצידו האחורי של החבל) בטיפוס, הנמכה, מעלה, מטה, מעלה, מטה, להסיע לתדלוק ועוד מעלה מטה, מעלה מטה. ההפסקה היחידה הייתה ההסעה הזריזה לתדלוק (גררנו עם מיכלים חצי מלאים, בכדי שהמטוס הגורר יהיה קל במידת האפשר). בן-אדם יכול להשתגע משעמום מוחלט בפעילות זו.

באותה התקופה השתמשנו לגרירה ב - Citabria 7KCAB, מטוס אירובטי מלא עם מיכלי דלק ומערכת שמן לטיסה הפוכה, המאפשרים לו להישאר הפוך למעלה ממספר שניות. למעשה, היה זה המטוס בו השתמשנו בתוכנית ההדרכה האירובטית שלנו.

## **טיפשות**



אני מניח שכל אחד סובל בזמן זה או אחר מערפול המוח ועושה משהו טיפשי במידה שלא תאמן, אולם קשה יהיה להשתוות למה שעשיתי ביום אביבי נהדר במשיגן, בעודי גורר דאונים. מזג האוויר היה קרוב למושלם לדאייה – מספר ענני קומולוס והרבה תרמיקות. בהיותי משועמם עד ליציאה מדעתי בטיפוסים והנמכות, כאשר הדאון השתחרר ושרר בטיפוס ימינה, אני שברתי שמאלה וצללתי. הייתי בערך 3,000 רגל מעל פני הקרקע, והעפתי מבט מטה במחווון מד המהירות, הבחנתי שהוא היה בדיוק במהירות כניסה ללולאה (loop). לפיכך, אחזתי במוט ההיגוי, בחנתי את קצה הכנף כנגד האופק, וביצעתי לולאה מושלמת.

המטוס הגורר היה מצויד במראה, מותקנת מעל מגן הרוח, כך שהטייס הגורר יוכל להביט בדאון בעת הגרירה. בשלב האחורי של הלולאה הצצתי במראה ונחרדתי לראות את חבל הגרירה שאורכו 200 רגל עוקב אחרי במהלך הלולאה! באופוריה של יום נאה זה שכחתי לחלוטין שהוא היה עדיין מחובר למטוס שלי. אלמלא התמרון שלי בוצע בלולאה מושלמת, החבל היה עלול לפגוע בכנף, או גרוע מכך, לפגוע במדחף או בחלון העליון של המטוס.

עד כמה טיפש יכול להיות אדם אחד? האפיזודה הבאה של אווילות מצדי רעה לא פחות.

## דלת המוסך והזנב

לפני הרבה שנים הדרכנו אדם אחד בבית הספר לטיסה שלי, אדם נחמד מאד אשר היה חסר מודעות עצמית. הוא שוטט בסביבה כאשר ראשו מרחף בעננים. מכל מקום, הוא עמד בדרישות ובהגיע העת הוסמך כטייס פרטי. מייד לאחר מכן רכש מטוס צ'ירוקי 6 (PA 32-260). עקב היותו פיזור-דעת, דאגתי לו בכל פעם שידעתי שהוא טס. נסיבות מקלות היו העובדה שאשתו גם היא הודרכה לרישיון פרטי, ובדרך כלל התלוותה אליו כאשר טס, כך שזה הקל במעט על דאגתי.

כדוגמה למקצוענותו (או העדרה), במקרה אחד, בחזור ממסע עסקי, בלילה, תחת מרשה IFR (מבלי שהוסמך לכך), החליט לנחות ב-MDW (מידווי, שיקגו). בגישה הסופית הוא גילה שכמחצית מתאורת המסלול הוסתרה על ידי תלוליות שלג שנערמו בצדי המסלול, לפיכך הפסיק את הגישה ופנה למילווקי, שם הוא נחת. מה שאני מתכוון – בערך נחת. בתחילת המסלול הייתה תלולית שלג (שנוצרה כתוצאה מניקוי המסלול משלג). הוא פגע בה, תלש את כני הנסע והפך את מטוסו למזחלת. המטוס החליק לאורך השדה, לבסוף עצר, ללא נפגעים, אולם עם לא מעט נזק למטוס.

מעידתו הזעירה הבאה (ערפול המוח) הובילה למעשה הקונדס הטיפשי ביותר שלי עם מטוס (גרוע יותר אפילו מתקרית גרירת החבל).

## טיפשות קיצונית



הבחור הנחמד, אך חסר המודעות, החזיק את הצ'ירוקי 6 שלו במוסך דמוי T בעל דלת דו-שלבית מתקפלת, ויום אחד בעודו מושך את המטוס החוצה בעזרת מוט גרירה ממונע, ניחשתם, הוא לכד את מייצב הכיוון בדלת החצי-פתוחה, פיתל בצורה משמעותית את המייצב וכופף לאחור את קצה הגה הכיוון. באותו הזמן הפעלנו שני בתי ספר לטיסה תחת אישורים נפרדים: אחד בשדה לתעופה כללית פעיל ביותר בו חנה המטוס, ואחד בשדה כפרי קטן במרחק של כ-25 ק"מ משם. גם שדה זה היה בבעלות הרשות המקומית, אולם היה לנו חוזה להפעילו, ושם היה ממוקם מתקן התחזוקה שלנו. לפיכך, התקשרתי לאנשי ה-

FSDO המקומיים (Flight Standard District Office) וביקשתי אישור לטיסת העברה למטוס הפגוע לצורך תיקון. האנשים הנחמדים ב-FAA שיגרו לי את האישור המבוקש לטיסת העברה.

הטסתי הרבה מטוסים באישורי טיסות העברה, והרשו לי לגלות לכם, כאשר אני עושה זאת אני מבצע סיבוב בדיקה לפני טיסה קפדני במיוחד, אני מטיס את הדבר הזה בזהירות מרובה – ללא תנועות פתאומיות או תמרונים אלימים. לפיכך, לאחר הבדיקה לפני הטיסה, הטסתי בזהירות את המטוס הפגוע לתיקון. האוויר היה רגוע באופן מושלם, הטיסה הקצרה הייתה חלקה, והנחיתה הייתה חלקה כנוצה. בריצת הנחיתה העפתי מבט לאחור מבעד לתא הארוך והזדעזתי למראה עיני: כל קצהו האחורי של המטוס, מחציץ תא המטען האחורי ומאחוריו, התנפנף מעלה ומטה בטווח של כ-30 ס"מ! חלקו האחורי של המטוס היה שבור, וכל מה שהחזיק את הדברים ביחד היה המעטה וכבלי ההיגוי. כל האורכנים היו שבורים מנקודה זו ואחורנית!

כמה מזל יכול להיות לבן-אדם אחד? לו טיסה קצרה זו לא הייתה חלקה במיוחד, כל חלקו האחורי של המטוס יכול היה להתפרק. כיצד לא הבחנתי עד כמה המטוס היה פגוע באמת כשביצעתי את הבדיקה לפני הטיסה? אין לי מושג, אולם אני כן יודע שלו הייתי נמרץ יותר בתפעול מייצב הגובה (למעשה מייצב/הגה בעל מקשה אחת - Stabilator), הייתי מגלה כנראה את מלוא היקפו של הנזק.

## **אחרית דבר**

חשבתי שוב ושוב על שתי התקריות הללו. פעולות טיפשויות אלו עשו אותי לטייס זהיר יותר לאין שיעור, המפעיל את מוחו לפני שהוא שפועל. ללא ספק הייתי בר-מזל בשני מקרים אלו (לכישורים לא היה קשר לכך). אולם כמה זמן יכול המזל להימשך? הלקח שלמדתי מתקרית המטוס בעל האחוריים השבורים דומה ללקח שנלמד על ידי מישהו שמתמיד לטוס מתחת לעננים מנמיכים והולכים, אשר לבסוף מפחיד עצמו והולך להוציא הגדר מכשירים.

הכרתי פעם מישהו שטס בכיף VFR במשך מספר שנים, אולם הוא סיכן עצמו לעתים קרובות במזג אוויר מגבלתי, דבר שהסתיים באירועים תדירים של טיסה בגובה נמוך מתחת לעננים. יום אחד, בדרכו חזרה לשדה הבית שלו, הוא טס כה נמוך, שבכדי להישאר מתחת לעננות הכבדה, היה עליו לחלוף מתחת לכבלים שחצו את הכביש בסף המסלול. זה היה האירוע ששכנע אותו להוציא הגדר מכשירים.

כשפרסמנו את המאמר זה, הצהרנו שאנחנו למדים מהניסיון, וניסיון הוא פועל יוצא של טעויות. ובכן, כאשר אנחנו יכולים ללמוד מטעויותיהם של אחרים, מצבנו טוב הרבה יותר מאשר אם אנחנו עושים את הטעויות בעצמנו. קל הרבה יותר ללמוד מניסיונם של אחרים – פשוט אין כל דרך שנוכל לבצע את כל הטעויות בעצמנו. זו הסיבה מדוע כתבתי את המאמר – לחלוק מניסיונם של אחרים, ובמקרה זה הניסיונות הטיפשיים שלי.

תודה לטל ר' על הערותיו/הארותיו.