

משהו לא בסדר

נכתב על ידי **Fred West**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **Flying Magazine** מתאריך יולי 2009.

הערת המתרגם: מאמר קצר המתאר כיצד חוסר ריכוז בפעולות פשוטות הקשורות בטיסה יכולות להסתיים בכי רע. כולנו צריכים ללמוד להתנתק "מרעש" הסביבה ולהתמקד בפעולות הנדרשות מאיתנו משלב ההכנות לטיסה עד לכיבוי המנוע.



היה זה בוקר יום ראשון והגיע הזמן לשים פעמי הביתה. בארבעת הימים הקודמים דגתי בקולומביה הבריטית (בקנדה) עם מספר מחברי. היו ארבעה מטוסים בקבוצה שלנו, המטוס שלי, Piper Lance II עם זנב T, Ballanca Aries, צסנה 210 ו- Piper Dakota. מיקומו היה כ- 70 מייל דרומית-מערבית לאגם וויליאמס במחנה דייג שביקרתי בו שלוש או ארבע פעמים בשנה. פקדתי אותו מספר שנים, כך שהכרתי היטב את מסלול העפר שנסלל בין עצי האורן שגובהם היה 50 רגל ויותר.

הדייג כרגיל היה נהדר, אולם, במהלך כל סוף השבוע דעתי הייתה טרודה במספר בעיות שהמתינו לי בחזרתי לקליפורניה. אורכו של המסלול היה 3,500 רגל בקירוב עם 400 רגל הארכה (overrun – למטוסים "גומרים מסלול") בקצהו הצפון-מזרחי שהייתה מכוסה כולה בעשב גבוה ובשיחים, ובהמשך היו עצי האורן. העזיבה לכיוון דרום-מערב הייתה מעל האגם, אולם, כמעט תמיד המראנו לצפון-מזרח כששמנו פעמינו למנחת אגם וויליאמס לתדלוק. המסלול היה בשיא הגבעה, כך שלא חשוב לאיזה כיוון המראת, ריצת ההמראה התחילה במעלה הגבעה והמשיכה במורד. במנחת מעולם לא הייתה רוח. גובה השדה היה 4,000 רגל מעל פני הים בקירוב, אוויר הבוקר היה צונן כך שלא הייתה בעיה של גובה צפיפות (density altitude).

במהלך כניסותיי ויציאותיי הרבות ממקום זה פיתחתי תהליך עזיבה יעיל ובטוח למדי. לאחר בדיקת מנוע הייתי מתיישר על המסלול, עם בלמים עדיין משוכים פותח את מלוא המצערת ומווסת בעדינות את התערובת הן על ידי ה- EGT והן רק לפי רעש המנוע. כשהייתי מתחיל את ריצת ההמראה, יתכן והייתי מווסת מעט יותר את התערובת כך שיכול הייתי "לחוש" כוח מלא. עד שהייתי מגיע למחצית מורד המסלול הייתה לי מהירות מכשירית של 55 קשרים בערך. נהגתי לשמור את המטוס כך עד אשר צבר מהירות של 75 – 80 קשר לפחות, ואז הוא היה למעשה מנתר מהמסלול כשהוא מספק שיעור נסיקה טוב למעבר מעל העצים בסוף המסלול. עזיבה מעל העצים הייתה באמת די בטוחה, ובכל שנות טיסתי הנה לא אני ולא אף אחד אחר שאני מכיר התנסה אי פעם במצב אחר. אולם יום זה היה שונה.

כשמוחי עדיין טרוד במה שעלי לבצע ביום שני, עברתי על רשימת התיג ובדיקת המנוע, התיישרתי על המסלול, מעצורים משוכים, מצערת מלאה, ויסתי את התערובת ואז החלתי בריצת ההמראה. היה לי הגדר מכשירים וכ – 1,500 שעות במטוס זה, שהיה בבעלותי מאז היותו חדש, כטייס יחיד, כך שהייתי מנוסה היטב והיה לי נוח איתו, הכרתי היטב כל שינוי, חריקה ונקישה באורח אינטימי. בקושי רצתי 100 רגל כשהרגשתי ש"משהו לא בסדר". בשלב זה היה עלי לכבות מנוע אולם הדחף "להגיע הביתה" ביטל כל שיפוט נאות. נראה שהמטוס לא האיץ כפי שהיה צריך. "ההצדקה" שלי להמשיך הייתה שהוא יאסוף מהירות, במיוחד כיוון שעמדתי להגיע לשיפוע "יורד" בהמשך המסלול; כל הזמן ההרגשה של "משהו לא בסדר" כרסמה בי. כשהגעתי לשיא הגבעה הייתה לי מהירות של בקושי 40 קשרים, בדרך כלל הייתי במהירות של 55 – 60 בשלב זה; עדיין המשכתי וקצה המסלול המשיך להתקרב. הייתי רחוק ממהירות של 75 – 80 קשרים.

עתי הייתי במחצית הדרך מטה בחציו השני של המסלול, כשהמהירות מטפסת ל – 55-60 קשרים, ולא הייתי בטוח בנקודה זו שאני הולך להצליח. כן, ודרך אגב הייתי קרוב למשקלי המרבי עם הדגים ונוסעי (שתמיד שיקרו ביחס למשקלם). עתה אם הייתי רוצה לבטל המראה לא הייתי מצליח לעצור, והייתי פוגע קשות במטוס. כשהגעתי לקצה המסלול הייתה לי בקושי מהירות של 55 קשרים, "עקרת" אותו בכוח מהקרקע כשצפצפת אזהרת ההזדקרות מרעישה במלוא עוצמתה. עשב ושיחים התעופפו מסביב כשהמדחף שלי חתך דרך הצמחייה בהארכת המסלול. הייתי כ – 15 רגל מעל הקרקע, שומר את המטוס שלי באפקט הקרקע ומנסה נואשות לצבור מהירות בכדי לטפס מעל העצים. שוב, כאשר אזהרת ההזדקרות מצפצפת, הצלחתי לחלוף מעל העצים, ולא בהרבה. עתה כשאני בטוח מעל הקרקע, מעל העצים, טס ישרה ואופקית, ישבתי במושבי, לבי בתחתונים, כאב נורא בגבי, ואמרתי לעצמי, "מה לכל הרוחות קרה כאן?"

לאחר מספר נשימות עמוקות הצלחתי להירגע קמעה ולהתרכז במשימתי, כלומר להטיס את המטוס. אז הבחנתי שיש לי "שלושה ירוקים" ושלא קיפלתי גלגלים, שלא כהרגלי, מייד לאחר שהיה לי שיעור נסיקה חיובי. טרוד בהמראה מסמרת השיער, שכחתי זאת. הושטתי ידי לידיית כני הנסע הממוקמת ישירות מעל מעצורי החנייה. ואז הכול היה מובן. פספסתי את הפריט האחרון ברשימת התיג שלי להמראה – לשחרר מעצורים. הנוסעים שלי לא היו מודעים לדראמה הזו, ראשו של אחד היה טמון בספר, לשני היו אוזניות והאזין למוזיקה. כשהיינו על הקרקע באגם וויליאמס, כשצעדתי סביב המטוס, מצאתי שהמדחף ושפת ההתקפה של הכנף מוכתמים בירוק מהעשב בהארכת המסלול, וענף מאחד השיחים נתקע בין המשכך לבין הגלגל.

מהיום בו החלתי ללמוד לטוס היה לי שלט תלוי על הקיר במשרדי שאמר, "טיסה אינה מסוכנת במהותה, אולם כמו הים, היא מאד אינה סלחנית לחוסר זהירות או לרשלנות". מתאים ביותר. טיסה דורשת 100% של תשומת ליבנו בכל הזמנים.

* תודה לטל ר' על הארותי/הערותי.