

09/09/2011

י' אלול תשע"א

(תאריך עברי של יום הולדת)

אינטובציה קשה¹

"איש לא היטיב לפתק את קהל מאזינו יותר מסבא. כשהיה יוסב ומאולא את

ספופי המעשיות שלו. פכון מעט קצימה על מקלו. ופיו מלא סבק לעיסה.

לא יכול להיות... זה נכון סבאי

שאלנו אנחנו הנכדים הנצופים.

- אלה שפק מספיק את מה שקרה באמת. אותך לא שורה לשמוע השיב סבא."

יונס יונסון²

הקדמה ראשונה ואזהרה:

הספור ההזוי שלפניכם הינו פרי דמיוני. כל שמץ של דמיון למציאות הינו פרי דמיונו הפורה של הקורא. כל ניסיון למצוא קשר בין האירועים המתוארים לבין אירועים אמיתיים דומים הוא באחריות הקורא. יתרה מזאת, מי שרוצה להיעלב או להיפגע, בין אם הוא טייס עגלות של סוף שבוע, בין אם הוא מדריך טיסה, טייס מסחרי או אולי איש רשות התעופה האזרחית או רשות שדות התעופה, פקח במגדל או בקר ביחידת השליטה המרחבית, עושה זאת על אחריותו המלאה וכדאי שיפנה לייעוץ, כי הכול פרי הדמיון עתיר השנים שלי. הספור נכתב בגוף ראשון כי כך יותר קל לי לכתוב...

הקדמה מס' 2 ורקע רפואי קצר (שאינו קשור ישירות לתעופה אך חיוני להבנת הספור):

עד לפני כחמש שנים לא ידעתי כלל שיש לי אינטובציה³ קשה. ידעתי שיש לי כל מיני פגיעות, שריטות, המון צלקות, ראות מעושנות ועוד כהנה וכהנה, אבל אינטובציה קשה, אפילו לא ידעתי מה זה, בניגוד אליכם שקראתם את ההערות בתחתית הדף. יום אחד, במסגרת ניתוח קטנטן לטובת תיקון ושיפוץ חלקי פלטינה בגופי שפג תוקפם אחרי כשלושים שנה מאז הוכנסו לגופי, נזקקתי להרדמה כללית. כנראה שלא הייתי מספיק החלטי במפגש המוקדם עם המרדימה, תכונה שהיא כנראה עקבית אצלי כפי שתראו

¹ צנרור או צנרור הקנה (באנגלית: Intubation; מקובל להשתמש במילה הלועזית: אינטובציה) היא פעולה פולשנית שמבצע רופא או פראמדיק, במטרה לאבטח מעבר אוויר חופשי אל הריאות ומהן. במהלך הפעולה מוחדר צינור פלסטי (ידוע בשם "טובוס" או "צינור תוך-קניי") דרך אפו או פיו של החולה, אל תוך קנה הנשימה - בין מיתרי הקול, ובכך מאבטח את מעבר האוויר.

² מתוך "הזקן בן המאה שיצא מהחלון ונעלם", מאת יונס יונסון, הוצאת כתר, 2011.

³ אינטובציה – לא לערב עם אינקובציה שזו דגירה (וגם שלב בחשיבה יצירתית של גראהם...).

בהמשך התעופתי. וכך, למרות אזהרותיי, לא השתמשו בלרינגוספקופ⁴ מסוג גליידוסקופ במהלך ההרדמה ואני סבלתי ממצוקה נשימתית איומה (כך לפחות דווח לי לאחר מעשה). כשיצאתי מן הניתוח קיבלתי מבית החולים מכתב המיועד לכל מאן דהוא שמצהיר שנושא מסמך זה (כלומר אני, הח"מ) "סובל מאינטובציה קשה וכו'...". המסמך צולם ונוילן ונשמר במספר עותקים. לפני שיצאתי לחו"ל לאיזו הרפתקה בעלת סיכון מסוים (קורס נהגי מרוץ לסקרנים שלא עומדים בפיתוי) דאגתי לתרגום המסמך לצרפתית בכדי שיהיה עלי בזמן שאני מסלם (עושה סלאלומים) במהירויות עבר-קוליות, ואם חלילה....

עותק מנוילן ממסמך האינטובציה הקשה הנחתי במקום בולט במטוסי. לך תדע...

ההכנות לטיסה:

באחד הימים פנה אלי חבר מן העבר בבקשה ששמעתי רבות שכמותה. בנו קיבל זימון לקורס טיס ולא כל כך נדלק, אז אולי, חשב האב הנלהב, אצליח לעורר אותו באיזו טיסה קצרה. מיד, מתוך לויאליות למקבלי השכר בעבור טיסות, הצעתי לו לפנות למספר מדריכים שיעשו את העבודה יותר במקצועיות. הנ"ל התעקש שדווקא אני אטוס איתו בטענה (שהלוואי שהייתה נכונה, אבל כזכור זה ספור דמיוני) שאני יודע להדליק אנשים לנושאים מוזרים. נעתרתי להפצרותיו. את הויכוח על התשלום ועל כך שאיני יכול לגבות כסף, אפילו לא בעבור השתתפות בדלק, אחסוך מכם.

קבענו מפגש ליום המנוחה בשעה סבירה (שבת "נחמו" כנראה), ועל מנת ליעל את טיסותיי החלטתי שאם כבר השבת נתחרבשה הרי זו הזדמנות לחסל עוד "חובות" תעופתיים, קרי לעשות עוד סבבים. כבר גיליתי, במהלך טיסות המחשה לסטודנטים שעשיתי לפני שנים ושתפתי בחוויותיי הרבות מהן את קוראיי התעופתיים, ובטיסות ההתנדבות עם נוער במסגרת טייסת 10 המהוללה⁵, שרמתי רק משתפרת בין סבב לסבב, ולפיכך החלטתי לפרוע את חובי לאחד מששת אחי (בשביל שתראו שזה ספור דמיוני הרי לח"מ, עבדכם הנאמן, יש רק שני אחים, וגם זה רק אחרי שמעגלים חזאיים) ולהעניק חוויה לבנותיו ולו, וגם להטיס עוד ילדים של חברים קרובים אחרים. כל סבב יצא בשעה עגולה עד לשעת השלאפטשוסטנדה המפורסמת (מנוחת הצהריים) של אנשי כפר שמריהו, בה נועלים את מסלולי ש"ת הרצליה.

⁴ בכדי להחדיר את הצינור אל תוך הקנה - מעט לפני הקרינה (נקודת הפיצול לברונכוסים), נעשה שימוש בלרינגוסקופ, מכשיר מעוקל בעל פנס בקצהו, המאפשר להרים את בסיס הלשון והאפיגלוטיס, ובכך לחשוף את מיתרי הקול ולהחדיר את הצינור. פיתוח חדשני העושה שימוש בסיב אופטי, מכונה גליידוסקופ, מאפשר לראות את המסלול שהטובוס עובר דרכו מבעד למסך, ומייתר את הצורך להסתכל אל תוך גרון החולה.

⁵ טייסת 10 – טייסת של טייסי תעופה כללית ששמה לה ליעד לתרום לקהילה. מעבירה חוגי תעופה במקומות בעייתיים ומטיסה נוער ובוגרים בהתנדבות. כמו כן מבצעת טיסות לטובת קק"ל לגילוי מוקדם של שרפות ביערות, מטיסה אלמנות ויתומי מלחמה במסגרת יום העצמאות ועוד.

על מנת לחסוך זמן דאגתי שהמטוס יהיה מתודלק במלואו, בדקתי משקל ואיזון, ואפילו, בכדי להבטיח עמידה במגבלות המשקל, הוצאתי את סירת ההצלה ואת שש חגורות ההצלה שהיו במטוס וגם את כיסוי הברזנט איתו אנו עוטפים את המטוס בתום הטיסות בכדי שלא יצטנן בצינת הלילה, ואפסנתי אותם ברכב.

בדיקות לפני טיסה:

בשנים האחרונות אני טס כמעט רק על מטוס אחד, כך שלמדתי את הבד"ח שלפני טיסה בע"פ ולא תמיד אני משתמש בספר הכתוב (למרות שהוא זמין אצלי כל זמן הטיסה). ראיתי פסנתרנים ומנצחי תזמורות שמנגנים סימפוניות שלמות בלי תווים, ואני, שלמדתי כ-50 פרקים בתנ"ך בע"פ, מה זה כבר בשבילי ללמוד 20 שורות, בעיקר כשאתה סובב את המטוס ונזכר במילות "שיר הבד"ח". אפילו בפנטום, שבבד"ח "הלבן"⁶ שלו כ-200 שורות של בדיקות לפני טיסה, למדתי את הבדיקות בע"פ והייתי עובר עם האצבע על הסעיף בספר רק בכדי לא לשכוח באיזו שורה הייתי כשהפריעו לי.

כשאני טס לבד, אני בדר"כ עושה את הבדיקות בע"פ, כשאני עם אורחים אני מוציא את הבד"ח, זה מקנה להם אמון ולי רענון. כך היה עם אורחי הראשונים באירוע זה. הוספתי מספר הערות בכתב יד בכל מיני מקומות בבד"ח. הערה אחת כזו הוספה בבדיקות תא הטייס לפני הטיסה והיא: "ודא מסמך אינקו במקומו" כשהכוונה היא לבדוק שמסמך ה"אינקובציה הקשה"⁷ המוזכר לעיל מחובר לצידו הפנימי של מגן השמש עליו מוטבע בד"ח מקוצר של היצרן לשלבים של "לפני המראה" ו"לפני נחיתה" ובו אני נעזר בכל טיסה ללא יוצא מן הכלל.

לא יודע איך, אבל כנראה דילגתי על סעיף חיוני זה (דילוג בלתי מובן על סעיפים בבד"ח מופיע ברבות מן העדויות בחקירת תאונות...).

הטיסה עד לאינטובציה הקשה:

הטיסה התנהלה על מי מנוחות. הבחור שהטסתי מבין במטוסים ובתעופה לאור היותו טיסנאי רדיו ותיק, ולימד אותי לטוס למשוש ליבו של אביו במושב האחורי. הגענו לתחילת "עם הרוח" למסלול 11 (בהרצליה כמובן...).

האטתי, העברתי פסיעה לעדינה, תערובת לעשירה, הורדתי מדפים לחצי, הורדתי גלגלים, הפעלתי משאבת דלק והיגיע הזמן לוודא שלא שכחתי כלום. הצצתי במגן השמש. אבוי, מה

⁶ במטוסי הקרב יש שלושה בדחי"ם, לבן לנהלים רגילים, צהוב לנהלי חירום ואדום לנהלי חירום חמורים.



⁷ תזכורת למי שכבר שכח מה זה:

רואות עיניי. תאמינו או לא אבל המכתב על ה"אינקובציה" איננו. "אני לא מאמין שזה קורה לי" חשבתי בדיוק כשקבלתי מן המגדל מס' 1 לנחיתה והתקרבותי בצעדי און לצלע בסיס. "אולי זה הזמן ללכת סביב ולחפש את המכתב?!" נזכרתי איך רק לפני כחודשיים כשטסתי אחר צהריים אחד לקראת שקיעה כשהמטוס היה אחרי טיפול במוסך והוצאתי אותו לטיסת אוורור גיליתי באזור האימונים (9 למדקדקים) שהשמשה הקדמית מתכסה במה שנראה כשמן והתגלה יותר מאוחר כגריז (מתוך המטוס קשה היה להבחין). ביקשתי לחזור מיידית לנחיתה אחרי שווידאתי שכל השעונים בתחום הירוק (קרי, אין לי בעיית שמן במטוס). בגובה של כ-500 רגל כשהתיישרתי לפיינל למסלול 29 והצצתי מבעד לשמשת החלון הקדמי (כשמש איומה מולי) גיליתי שכל מה שאני רואה זה את בלוריתי הפרועה ואת השביל בפדחתי שהפך להיות לשביל עיזים, קרי צר ומפותל. בזריזות שקלתי ללכת סביב ולבקש לנחות בשדה דוב, שם אין שמש בעיניים וגם אין צורך לראות את המסלול... ואז, כ-300 רגל מעפ"ש אמרתי (לעצמי כמובן), "אם צ'רלס לינדברג חצה את כול האוקיאנוס האטלנטי במטוס כשהחלון הקדמי שלו חסום, אז לנחות בהצלחה בלי לראות קדימה, קטן עלי". נחתי לתפארת המדינה ופיניתי בפיוני הראשון כשאני מנצל את ניסיוני בהסעה ב-S-ים כשטסתי במטוס עם גלגל זנב. מסלול 11 מולי וקריאה מהמגדל שאני רשאי לנחות ניתקה אותי מהגייג' והחזירתי תוך שבירר שנייה לטיסה. הנוסעים שקטים ומרוצים ואני מבוהל. ריבונו של עולם, גם מהירות 80 קשר (מהר ב-7 קשרים מהמהירות המומלצת לצלע סופית) וגם אין מכתב אינקובציה. זה לא ייגמר טוב. הורדתי מדפים עד הסוף. ב-300 רגל הרגשתי את המצוקה הנשימתית האיומה והסימנים הכחולים בבסיס של הרגליים כתוצאה מהקשירה שלי למיטה, אז בבית החולים כשהתחלתי להשתולל במיטב כוחי מחוסר אוויר, התחילו לכאוב, והופ הצפתי את המטוס. המטוס שקע מהר וניתר קלות באוויר. פתחתי מנוע קלות וסגרתי אותו באגרסיביות, גם ככה נגעתי קצת מהר ולא רציתי להאריך שוב בציפה. המטוס הרביץ קנגורו רציני שלא חוויתי כמותו מחיי. האף קפץ לשמים לזוויות שבדרך כלל לובשים קסדות ומצנחים כשמגיעים אליהן. "אין ברירה" אמרתי בקול רם, "הולכים סביב" אסור להתבזות עם נחיתה כזו, בעיקר כשהמכתב איננו. פתחתי מנוע בעדינות וראית שבשבירר שניה כבר האצתי לשבעים קשר, לא תחזור פה התאונה המזוויעה היא שהייתי חבר בצוות החקירה שהסתבכו בהליכה סביב. דחפתי את האף להיות בטוח שהמטוס מאיץ כנדרש וקיפלתי מדפים למצב המראה. "לא נעים, לא נורא" אמרתי לנוסעיי שלא הירגישו כלום, וסברו לתומם שזה עוד אחד מן הקונצים שעשיתי איתם במהלך הטיסה. ב"צולבת" התעניינו בשלומי מהמגדל. "הכל בסדר אצלך?!" "טוב תודה" עניתי בנימוס. "ראינו משהו נופל מהמטוס במהלך הנגיעה" נתבשרתי. התחלתי לדאוג, וברוב טיפשותי החלטתי לבדוק את מצב הגלגלים. הרמתי אותם והורדתי אותם בשביל לגלות שגם אם נפל להם משהו הם עדין ננעלים מעלה ומטה. התפנית לראות שהמטוס פנתר אמיתי, ומגיע כמעט ל-2700 סלדי"ם,

קצת מוגזם אבל אפשרי. "הטיפוס בסדר?" התעניין ידידי היקר מן המגדל. "רגיל" ענית, "אבל אני מעדיף לעשות את ההקפה ב-600 רגל במקום להמשיך ל-800 רגל". נחתתי בשנית. נחיתה לתפארת המדינה. המלש"בניק בקורס טיס (מועמד לשרות בטחון), אביו ואחותו מחאו כפיים במרץ ובהתלהבות. "אתה ענק!!" צעקו. הסעתי לחנייה. רק כשדוממתי את המנוע חשכו עיניי כשגיליתי ששלושת הלהבים מכופפים. צרפתי פה תמונה דמיונית⁸ להמחשה (להזכיר לכם, הספור דמיוני).

מהמגדל הביאו לי חלקים ממשכך הגומי של כן הנסע הקדמי (לא הפריע להסעה) ואני הזעקתי, כמובן, את החוקר הראשי של משרד התחבורה.

"ומה עם המכתב על האינטובציה!?" זועקים הקוראים (שעוד לא הצלחתי לאבד אותם).

מכאן משתלשל הספור ללא אירועים מיוחדים. נוסעיי האמיצים אפילו לא חשו באירוע וביום א', למחרת האירוע, בעודי כולי אבל וחפוי ראש, מנסה להסביר לידידי ובעיקר לעצמי מה קרה ואיך איבדתי את "מסמך האינטו...". "צילצלו ובקשו לטוס גם בשבת הבאה, אם זה לא מכביד עלי מידיי. נו, הייתה לי ברירה. אמרתי להם שאמנם המטוס שלי בתיקון קליל אבל בשמחה אטיס אותם בססנה 172. עשיתי הקפה לריענון ובשבת שאחרי האירוע טסתי ונחתי בלי שיחושו את הנחיתה במכון הסיסמוגרפי בבית דגן.

במוצ"ש צילצל אלי חוקר התאונות האוויריות וספר לי שכאשר עבר על ספר המטוס השתלשל ונפל ממנו מסמך מנוילן משעשע. "מה זו הבדיחה הזו?", שאל, ומיד הוסיף, "זה בטח עוד אחת מההתחכמויות שלך בשביל לכתוב איזה ספור מעפן ולפרסם באתר האגודה ובפורום תעופה. תגיד מאיפה באה לך המילה המצחיקה הזו "אינטובציה"?" וחתם באומרו שהמילה "לרינגוסקופ" השכיבה אותו על הרצפה. לך תסביר.



⁸ תמונה דמיונית להמחשה איך נראה המטוס הדמיוני אחרי האירוע המצוץ מן האצבע...

אחרית דבר

מאחר וזה אינו ספור תעופתי אמיתי, רק ספור עם רקע תעופתי, וגם אינו מאמר בנושא בטיחות טיסה הריני חוסך מכם את הניתוח התעופתי. כמה אספקטים אישיים מתעקשים לחתום את סיפורי, ומאחר ובוודאי זכור לכם מן הפתיחה, שאיני יודע לעמוד על שלי מספיק, נכנעתי גם הפעם.

א. אינטובציה קשה זו לא מחלה. לא אסטמה שצריך לדעת איפה שמת את המשאף עם הבריקלין וגם לא אפילפסיה. זה כמו פלטפוס, או אולי בקע (קילה) פעיל. המכתב המטופש שצוידתי בו בבית החולים הדסה בא רק למנוע תביעה נגד בית החולים, לאחר שלא שעה לאזהרותי על כי נשברה לי פעם הגרוגרת ולכן יכולות להיות בעיות בהרדמה, ומפחד שמא אתבע את בית החולים על אי שימוש ב"לרינגוסקופ". נראה לכם שזה שווה כיפוף של להבי הפרופלור?!.

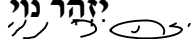
ב. סדר עדיפויות הוא נושא חשוב בחיים. בטיסה כפל כפליים!!! אז אין מכתב "אינטו"? מה הגליק? לך סביב ותחפש אותו.... מי שלא הולך סביב היום, החוקר הראשי מוצא לו את המכתב בין דפי ספר המטוס מחר⁹.

ג. אל תוסיפו הברקות בכתב יד בין שורות הבד"ח. מה שהיה אולי ישים במרכז ניסויי טיסה, אינו ישים בטיסות אזרחיות פשוטות. הבד"ח מורכב מפרטים שגם ככה מכבידים. אם היצרן ובעיקר, עורכי הדין שלו, כתבו אותו, זה די והותר. כל המוסיף גורע.

ד. המראה ונחיתה זו לא כניסה לחניה בבית שלך, שאתה חונה בה 36 שנים בלי לשרוט את הרכב, ואתה יכול לחנות בה אוטומטית, בלי תשומת לב. לקראת ההצטרפות להקפה מגיע הזמן להתעורר. כול ה-CPU של מוחו של הטייס חייב להיות מוקדש לנחיתה, גם אם הוא אלוף העולם ויש לו עשר מדליות של תחרויות נחיתות דיוק התלויות לו על הפיג'מה. דווקא כשאתה הכי שאנן, בהמראה כשעוד לא סיימת לעבור ממוד עכבר יבשה למוד עוף השמים, או לקראת נחיתה, כשהעובדה שהגעת עד הלום בשלום והנוסעים נהנו ושאגו מגיל ולא מילאו את שקיות ההקאה, מקהים את ערנותך, זה הזמן להתעורר...

ה. בקרב בין הגרביטציה למטוס יש רק שתי תוצאות אפשריות: הגרביטציה מנצחת (0:1) קטן או, רחמנא ליצנן, (0:5) או שאתה יוצא תיקו (1:1). מטרת הנחיתה היא להוציא תיקו מכובד...

אז טוסו בבטחה ידידי, וכמובן אל תשכחו גם להנות ולעשות כיף לעצמכם ולאחרים, ושתהיה שנה נהדרת עם הרבה טיסות ובלי אירועי בטיחות...

יזהר נוי


⁹ פראפראזה על המנטרה הידועה: "מי שלא הולך סביב היום, לא ילך מחר..."