

הופיע בחוברת AOPA Pilot נובמבר 2003, נכתב על ידי רוברט סנו - Humble, Texas, טייס. תורגם חופשית על ידי טניה ושי בויס

63U : מרכז, משש שלוש יוניפורם טיסה רפואית  
Center : טיסה רפואית שש שלוש יוניפורם, המשך  
63U : גובה שניים עשר אלף רגל, שש שלוש יוניפורם  
Center : שש שלוש יוניפורם, קיבלתי

הבקר אינו עסוק. הוא נמצא בעמדתו כבר 45 דקות וטיפל עד עתה בשני מקרים פשוטים של תנועה אווירית. השמים ריקים כרגע.

מכוח ההרגל הוא סוקר את ה-strip של 63U. המטוס קיבל אישור לטיסה רפואית ישירות ליעדו: העיר ריינוסה שבמקסיקו השוכנת מעבר לגבול לא רחוק מ-מקאלן שבטקסס.

"הוא יצטרך להתחיל בהנמכה די מהר," חושב הבקר לעצמו.

63U : מרכז, משש שלוש יוניפורם טיסה רפואית.

Center : טיסה רפואית שש שלוש יוניפורם, המשך.

63U : האם קימת אפשרות שנמשיך ישירות ל-טמפיקו, יעדנו, מבלי שנצטרך לעצור ב-ריינוסה? הצטוינו לנחות ב- ריינוסה כדי לעבור את בדיקות משטרת הגבולות והמכס המקסיקני לפני שנמשיך בטיסה לתוך המדינה."

Center : שש-שלוש-יוניפורם, המתן."

הרגשת אי נוחות חולפת בעמוד שדרתו של הבקר. טייסים רבים חושבים שבקרת התנועה האווירית עובדת בצמוד עם אנשי מכס של ארה"ב כאשר מדובר בטיסה בינלאומית. עובדה היא שיש מעט מאוד קשר בין הבקר התעופתי והמכס. ארה"ב דורשת שטיסות פרטיות (הלוך וחזור) ינחתו בשדה תעופה הקרוב ביותר לגבול שנמצאים בו רשויות המכס. רק במקרה של אישור מוקדם ומיוחד ניתן להמשיך ליעד ללא עצירה. חוק זה הוא דרישה של רשויות המכס ולא של בקרת התעופה. נכון, שניהם שייכים לאותו ממשל ארה"ב אבל אלה העובדים בכל אחד מהאגפים השונים אינם בהכרח מודעים לחוקי האחר.

במספר מקרים, בהם אישורו הבקרים טיסה ישירה ליעד הסופי בלי עצירה בשדה הראשון עם בדיקת מכס, התעמתו בסופו של דבר הטייסים עם אנשי מכס כעוסים ועם קנסות על אי-עצירה. איו שום ספק שהמחשבה הראשונה שחלפה בראשם הייתה: "אם הייתי צריך לעצור בשדה הראשון שמעבר לגבול, לא היה צריך הבקר לאשר לי טיסה ישירה ליעד הסופי!"

הבקרים מצד שני, שברובם אינם טייסים, חשבו שהטייסים עשו את הסידורים האלה בעצמם. הבקר אינו דוחה בקשה לטיסה ישירה בגלל חוקי מכס. טייסים אמורים להיות אחראים, בודעם את הכללים, ולבקש את המרשה המתאים. "אין זה מתפקידי להיות השמרטף שלהם."

המצב מדרום לגבול היינו זהה. מרבית הבקרים המקסיקנים אינם ערים לגבי הדרישות. הבקרים המקסיקנים אינם במגע ישיר עם המכס של ארצם באותה מידה שהאמריקאים אינם במגע ישיר עם שלהם.

אחרי מדע זה, קל להבין את אי-נוחותו של הבקר. מצד אחד, קריאה של "טיסה רפואית" פרושה לבקר טיסה ישירה לשדה היעד, עם כל התיאום הנדרש. מנגד, קיים תמיד החשש שאם עקב אי-דיעה הוא מוביל את הטייס לביצוע מעשה בלתי חוקי, עלול הטייס להיות חשוף לקנסות ואפילו להחרמה של מטוסו ברגע הנחיתה. אין בקר הרוצה להגן על עצמו, בחקירה שלאחר תקרית עם התירוץ "חשבתי שיהיה בסדר."

זה קשה. איך הוא יכול לתת עצה לטייס? האם נכון יותר לייעץ לו לנחות ב-ריינוסה, לעבור את ביקורת המכס כנהוג ורק לאחר מכן להמריא ליעד הסופי?

## אוקטובר 1979

יום חם. הטמפרטורה בצל נושקת ל 30 מעלות. הטייס המסחרי, שברבות הימים יהיה בקר, עומד ליד הדלת האחורית של ה "פיפר לנס" החד מנועי השייך לחברת צ'רט.

האישה צועדת בלאט ומפגינה כאבים. היא רק בת 45 אבל רזה ושבירה, גופה אכול ע"י מחלת הסרטן. כניסתה למטוס ופעולת חיגור חגורת הבטיחות באחד המושבים האחוריים לוקחת כמה דקות כואבות.

חברות התעופה המסחריות אינן מוכנות להטיס אותה לאור מצבה, כך שהאפשרות היחידה ל-5 שעות בלתי אפשריות של טיסה למונטריאל, קנדה, מקום שבו היא נוסעת על מנת למות בו, היא טיסת

צ'רט. היה הרבה יותר נחמד לטוס ב-"ליירג'ט", אבל לא כל אחד יכול להרשות לעצמו כמה אלפי דולרים לשרות זה. זה משאיר אותנו עם הלאנס והטייס/בקר לעתיד.

החולה חגורה, ובעלה במושב הנוסף שלידה. הטייס מסיע את המטוס. מרשה הטיסה מולא כראוי אך מבלי להשתמש בסימן קריאה "טיסה רפואית". מוזר לחשוב על זה עכשיו, אבל הוא מזמן לא הטיס צ'רט ואף אחד לא הסביר לו על הקדימות שקריאה זו יכולה להקנות לו. כולם ציפו שהוא כבר ידע. 12 מטוסים מסיעים במסלול ההסעה לפניו. הטייס משאיר את הדלת הקדמית פתוחה אך במזג אוויר כזה מחניק בתוך התא. הטייס סובל. עד כמה המצב יכול להיות גרוע עבור החולה? תנועת המטוסים בשדה היא אחד בא ואחד יוצא כש-5 דקות מפרידות בין המראה להמראה.

46C : קרקע, כאן לאנס ארבע-שש-צ'רלי. יש לנו חולה סרטן בטיסה ואנו מתבשלים פה. האם יש סיכוי להחיש המראתנו?

**קרקע:** ארבע שש צ'רלי, האם אתה טיסה רפואית?

46C : ארבע שש צ'רלי, הא... אני מניח.

**קרקע:** המתן.

דקה חולפת. ואז,

**קרקע:** ארבע-שש-צ'רלי, קרקע. האם אתה יכול להתקדם ולחלוף את המטוסים האחרים במסלול ההסעה?

46C : שלילי.

**קרקע:** ארבע-שש-צ'רלי, רוג'ר. פנה ימינה במסלול ההסעה מולך. הסע אחורה לסוף המסלול. אתה מספר אחד ליציאה. צור קשר עם המגדל ב...

כעבור כמה דקות הלאנס באוויר. הטיסה ב-8000 רגל היא לא חלקה. טמפרטורת התא עדיין מטרידה, אבל החום הבלתי נסבל בקרקע פוחת.

היעד הראשוני בתכנית הטיסה הוא ברלינגטון, ורמונט. בשנת 1979 עדיין דרשו רשויות המכס של ארה"ב בדיקות ביציאה וכניסה.

הטייס שם לב כמה מהר המערכת נענתה לקריאתו "טיסה רפואית". אולי זה יעזור לו גם בהמשך. 50 מיילים דרומית ל-ברלינגטון.

46C : בקרה, ארבע-שש-צ'רלי. מבקש לרדת מהתדר לזמן קצר ולעבור למגדל ברלינגטון.

**בקרה:** ארבע-שש-צ'רלי, חיובי. דווח חוזר לתדר.

הטייס מתקשר למגדל בברלינגטון. הוא מדווח על "טיסה רפואית", ובנוסף, על מצבה של החולה. מכוון שאין קשר ישיר לרשויות המכס, הוא מבקש מהמגדל להתקשר אליהם ולוודא האם הם יכולים לאשר את טיסתו ישירות למונטריאול. הוא מתבקש לחכות. שתי דקות לאחר מכן חוזר הבקר ומדווח שהשלטונות מדגישים שעליו לנחות בברלינגטון.

46C "מגדל, שש-ארבע-צ'רלי, תודה על הניסיון. אנו חוזרים לבקרה."

"ארבע-שש-צ'רלי, הישאר איתי עוד דקה. יתכן ויש לי משהו."

ואז, "ארבע-שש-צ'רלי, השלטונות צלצלו חזרה. הם אומרים שאתה רשאי לעקוף את ברלינגטון ולטוס ישירות למונטריאול. כל טוב לך."

אחרי שהודה למגדל הפיקוח, הטייס חוזר ל"בקרה" ומודיע על שינוי היעד.

הטיסה מתקבלת על ידי אמבולנס במונטריאול. הבעל, שהשאיר עבודה וילדים ב-ארצות הברית חייב לחזור עם הטייס. הוא מודע לעובדה שכנראה לא יראה יותר את אשתו בחיים. ברגע שהאמבולנס עוזב את המקום, הוא פורץ בבכי.

הטייס, לא מספיק מבוגר כדי להרגיש בטוח ולכרוך את זרועותיו סביב גבר אחר, זר לגמרי, בזמן שמגע אנושי יכול לעזור כדי לנחם, נשאר על מקומו עד שהגבר מתאושש. לפחות הוא יודע שעשה את הכל על מנת לקצר את הטיסה האחרונה לאישה. חבל שלא היה מסוגל לעשות יותר...

## אוקטובר 2003

Center : "טיסה רפואית" שש ארבע יוניפורם, מרכז, יש לך חולה במטוס?  
63U : חיובי.

Center : והחולה נמצא במצב לא נוח במיוחד, האם חיובי?  
63U : חיובי.

Center : שש ארבע יוניפורם, המתן.

ההחלטה נפלה.

לפני 20 שנה בקרים שלא מוכרים לטייס לא אפשרו לעומס התנועה ולפחד מפני אי סמכות וחוקיות מלעשות ככל יכולתם ולעזור. בקר זה אינו יכול היום מאשר לעשות פחות.

הוא מפעיל קשר יבשתי ישירות למרכז מונטריי במקסיקו.  
"מרכז מונטריי, בקשה."  
"המשך."

הבקר מסביר את המצב לעמיתו המקסיקאי. הוא מקווה שמבינים אותו. אין לו מושג אם לעמיתו יש קשר ישיר עם אחראי השלטונות במדינתו, או האם זה כל כך קשה להשיג אותם כמו במרכז שבו עובד הבקר האמריקאי.

"האם אתה יכול ליצור קשר עם ריינוסה ולוודא שניתן לקבל אישור ל-שש-שלוש-יוניפורם לטוס ישירות לטמפיקו, מבלי שיצטרך לעצור ב-ריינוסה לבדיקות מכס?"  
כאשר הוא מסיים לדבר, ישנה הפוגה. הוא מודע לכך שזו בקשה לא שגרתית. בקרים בארה"ב בדרך כלל לא מעורבים בצד הזה של טיסה בינלאומית והוא חושד שמצב זה זהה גם במקסיקו.  
"הא...אתקשר אליך. סטנד ביי."

הבקר, היודע היום, מה שלא יכול היה לתאר לעצמו לפני 20 שנה כטייס, יכול לעלות בדעתו את שיחות הטלפון שעמיתו המקסיקאי מבצע. יש לו, כנראה, קו למגדל ריינוסה, אבל לא לשלטונות המכס. המגדל, כנראה, פועל כממסר קשר. ייתכן שיש לחפש מספרי טלפון מקומיים. המכס בריינוסה צריך, כנראה, לתאם עם טמפיקו. אלה רק השערות, אך הבקר יודע שכך זה היה מתבצע אם הטיסה הייתה נכנסת לארה"ב.

63U: מרכז, שש-שלוש-יוניפורם, אם אין אנו יכולים לעקוף את ריינוסה, אנו צריכים להתחיל הנמכה.  
Center: שש-שלוש-יוניפורם, הנמך ל- 4000 רגל, עדיין אין תשובה.  
סוף סוף, אחרי זמן שנראה ארוך, הבקר המקסיקני מתקשר חזרה.  
"מאשר לשש-שלוש-יוניפורם לטוס ישירות ל-טמפיקו".

הבקר לא מהסס-"מבקש אימות שהמכס במקסיקו אישר לשש-שלוש-יוניפורם לעקוף את הבדיקה בריינוסה". כן, הבקר הבין בפעם הראשונה, אך לא זיק, במקרה ומשהו משתבש, להבטיח שהאישור נאמר בקול רם והוקלט על ידי המערכת.

"חיובי. זה נכון."  
"תודה, מקסיקו."

הבקר משתהה כדי לסדר את מחשבותיו. יש לנסח את האשור בזהירות, בייחוד בימים אלה של תביעות ועמידה על נהלים.

Center: שש-שלוש-יוניפורם, מרכז מונטריי מודיע שרשויות המכס בריינוסה אשרו את חציית הגבול וטיסה ישירה לטמפיקו ללא נחיתה בריינוסה.  
רשאי להמשיך ישירות לשדה התעופה של טמפיקו. טפס לגובה 10000 רגל.

63U: ישירות ל-טמפיקו, מטפס לגובה 10000 רגל. המון תודות.  
Center: שש-שלוש-יוניפורם, עליך להבין ש-FAA פועלת רק כמתווך בינך ושלטונות מקסיקו. אם משהוא לא מובן ואם תועלה תביעה כל שהיא, FAA לא תהיה אחראית בשום מקרה.  
63U: שש-שלוש-יוניפורם מבין ומקבל. עבודה טובה מרכז."

האם זה היטיב את המצב? ייתכן והחולה לא היה עד כדי כך חולה, רק מספיק עשיר כדי לטוס במטוס. אבל טוב, ייתכן שזה היה החום המעיק כמו לפני עשרים שנה, ולחולה, כל דקה מיותרת הייתה ייאוש. הבקר לא ידע לעולם. לא משנה. הוא עשה את שלו, ובסופו של דבר, חוב בעל 20 שנה שולם.