

מזל כנגד כישורים

נכתב על ידי **Howard Fried**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **AVweb** מתאריך 21.1.2001

הערת המתרגם: אנחנו, טייסי התעופה הכללית, או טייסי השבת כפי הטייסים המקצועיים, לא עברנו שום מבחני התאמה לפני שהתחלנו לימודנו לקראת הוצאת הרישיון. האם יש לנו בכלל את הכישורים הבסיסיים הנדרשים מטייס, או שמא כל אחד יכול? כפועל יוצא, האם אנחנו מסוגלים לקבל החלטות נבונות ברגעי לחץ שיצילו את חיינו או שמא המזל יציל אותנו? בטוח שעודף בטחון עצמי אף פעם לא עזר. קראו והחליטו בעצמכם.

לפני הרבה שנים, כשהייתי הרבה יותר צעיר מהיום, הייתי אלוף אתלטי בספורט תחרותי מאד. כאשר התכוננתי לתחרות, נהגתי תמיד לומר, "תנו למתחרים את הכישורים, לי תנו רק להיות בר-מזל!"

כשזה מגיע למצב לחוץ אמיתי במטוס, אני מאמין איכשהו שמוטב שאהיה בר-מזל מאשר בעל כישורים. בעוד זה נכון שאנחנו יוצרים את המזל שלנו על ידי מוכנותנו הראויה לכל המקרים הבלתי צפויים, כולנו בני אנוש, וככאלה, נוטים למעוד. אני יודע שהיו מקרים בהם סבלתי רגיעת מ"עמעום שכל" ונכנסתי לפעולה טיפשית ישירה עם מטוס.

דוגמאות

גרירת החבל

הטיפשות שלי התרחשה ביום אביבי נהדר במישיגן. גררתי דאונים במשך מספר שעות. בעת ההיא השתמשנו ב – Citabria KCAB, מטוס אירובטי מלא עם מערכת טיסה הפוכה כפולה (דלק ושמן). התהליך שלנו היה לגרור את הדאון לגובה של בערך 2,000 רגל מעל פני הים, שבו הדאון ישתחרר, ישבור ימינה ויטפס, בעוד הגורר שבר שמאלה וצלל, כשחבל באורך 200 רגל נכרך מאחוריו. המטוס הגורר יבצע מעבר נמוך מעל השדה וישחרר את החבל, כך שניתן יהיה לחבר אותו לדאון הבא, בעוד הגורר הולך סביב ונוחת, ומסיע חזרה להתחברות הבאה.



לאחר כשלוש שעות של פעילות מעלה-מטה מעלה-מטה זה מתחיל להיות די משעמם. ובכן, לאחר שהדאון השתחרר בטיסה מסוימת אחת וההרגשה טובה, הבטתי סביב ביסודיות, צללתי למהירות כניסה וביצעתי לולאה. בצד האחורי של הלולאה, הצצתי במראה (הייתה לנו מראה מותקנת בחלקה העליון של השמשה הקדמית כך שיכולים היינו לצפות בדאון בעת הגרירה) מזועזע לראות את חבל הגרירה, שעדיין היה מחובר לזנב המטוס שלי ושכחתי ממנו לחלוטין. טיפשי? אכן כן! התמזל מזלי. לו היה זה משהו אחר ולא לולאה מושלמת, חבל זה עלול היה לרדת ולהסתבך במדחף או לגרום נזק חמור לכנף.

סיסת העברה

יש עוד דוגמה לטיפשותי. אחד מהלקוחות שלנו, בחור נחמד מאד, אולם אחד הנוטה לתקופות אקראיות של חוסר מודעות, ניסה למשוך את המטוס שלו (צ'ירוקי 6) מהמוסך בצורת T שלו, מבלי לפתוח לחלוטין את הדלת העליונה. ניחשתם; הוא תפס את המייצב האנכי בדלת הפתוחה חלקית וגרם לנזק רציני. בזמן ההוא, בית המלאכה שלנו היה בשדה הסמוך, מרחק כתיסר מייל. ובכן, פשוט התקשרתי ל – Flight Standard District Office המקומי שלנו וביקשתי רשות לטיסת העברה בכדי להטיס את המטוס לשם. מבלי לדעת למה לצפות עם העיוות הרציני במייצב האנכי והגה כיוון שנוטה מעט אחורה, קיו בטוחים שהטסתי אותו מאד בזהירות והנחתי אותו מאד ברכות.



בעודי מפנה את המסלול לאחר נחיתה, הצצתי אחורה במקרה. מה שראיתי העלה את לבי למעלה לתוך גרוני, וגרם לי לזיעה קרה. כל חלקו האחורי של המטוס התנפנף מעלה ומטה בטווח של יותר מרגל! חלקו האחורי של המטוס היה שבור בחציץ של תא המטען האחורי. כל האורכנים היו שבורים וכל מה שהחזיקם ביחד היו הכבלים של הגה הגובה, הגה הכיוון והמעטה. כך הטסתי אותו מבלי לדעת דבר.

שוב הייתי בר-מזל. האוויר היה רגוע באותו היום ולא היו טלטולים. כמו כן הייתי גם טיפש. לו הייתי דוחף ומושך קצת יותר בחוזקה בעת הבדיקה לפני טיסה, יתכן והייתי מגלה עד כמה הנזק, שנגרם בטיפשותו של הבחור שמשך אותו לתוך חצי הדלת הפתוחה של המוסך, באמת היה חמור.

בכל 57 שנותיי ו- 40,000 שעות הטיסה שלי היו מעט מקרים אחרים שנאלצתי להשתמש בניסיוני (ובזה בין השאר) להציל עצמי ממצבים רעים. לא בכלום היה מעורב עמעום שכל, אולם בכלום היה מעורב האלמנט של המזל.

חורק אמיתי

אפילו באווירה של היום של הכחשת האחריות, ישנם מספר דברים שעלינו להודות שהם כישלון שלנו. אפיזודה כזו התרחשה לפני מספר שנים: זו הייתה הפעם היחידה בקריירה הארוכה שלי כטייס שבה איבדתי שליטה במטוס. להלן הסיפור.



אחד מהלקוחות הטובים שלי היה בעל צסנה 310 יפה, שבו נתתי לו את ההדרכה שלו, ושבו הוא השתמש למסעות העסקים שלו במישיגן, אוהיו ואינדיאנה. הוא הודרך להסמכת רב מנועי במטוס ברון, והיה לו ניסיון מסוים בסנקה. אדון נחמד זה בילה את הקיץ בביתו במישיגן והחורף בלס-וגס, תוך ניהול עסקיו באמצעות טלפון, פקס ומחשב. באירוע מסוים זה הוא חזר למישיגן בחברת תעופה, במחצית דצמבר, להשתתף במסיבות כריסטמס במספר

ממתקניו. כיוון שהמטוס שלו היה בנוודה, הוא החליט לשכור סנקה II אולם, כיוון שעבר זמן מאז הטיס אחד כזה, הוא ביקש ממני ללוות אותו בטיסה מ- Pontiac, Mich (PTK) – ל- Youngstown, Ohio (YNG), למסיבה במתקן שלו שם. הסכמתי לעשות כך, וכשהוא מטיס את המטוס ממושב שמאל ואני משמש כמדריך במושב ימין, התחלנו את מסענו בסנקה II.

שיפוט לקוי משולב ביכולת לקויה...

ועתה, אנא הבינו שאני מרצה וכותב בנושא של מצבים מסוכנים במשך שנים אחדות. למרות שבוודאי היה עלי לדעת טוב יותר, ביום מסוים זה נפלתי קורבן למצב של אי פגיעות, והאמנתי ש"לי זה לא יקרה". הייתי למעשה ער כל הלילה לפני יום המסע והייתי מותש פיסית. מכל מקום, בהיותי בטוח ביכולתו של הלקוח שלי ושלי, שיתפתי פעולה. בעוד הלקוח שלי ניהל עסקים ומסיבות, אני ניסיתי לתפוס תנומה קצרה ביושבי על כיסא במשרד חשוך במקום עסקי.

בהגיע הזמן למסע חזרה (בסביבות 11:00 בלילה), הצעתי שניקה חדר במלון ונטוס חזרה בבוקר למחרת, אולם הוא התעקש לחזור באותו הלילה, כיוון שהייתה לו פגישה מוקדמת ביום המחרת ב- Flint, Mich. ביודעי טוב יותר, הסכמתי בחוסר רצון לחזור באותו הלילה. קיבלתי תדרוך מזג אוויר, שהצביע על כך שתהיה לנו טיסת VFR קלה. כך, כשנכנעתי ללחץ, יצאנו למסע VFR חזרה, ללא תוכנית טיסה, אולם עם מעקב טיסה.



בחצי הדרך מעל אגם Erie בתנאי VFR טובים קיבלנו את שוק חיינו כאשר בקר הגישה הקריא לנו את נתוני מזג האוויר ב- Pontiac: תקרת עננים של 200 רגל וראות משתנה בין רבע לחצי מייל. כמו כן הוא דיווח לנו ששלושה מטוסים ניסו לנחות לפנינו: אחד הצליח אולם שניים אחרים נכשלו ופנו למקום אחר. ואז באה השאלה השגרתית, "מה כוונותיכם?" ביקשתי מזג אוויר ב- Flint, Mich (FNT) (כ- 35 מייל מ- PTK). FNT דיווחו על תקרת עננים בכיסוי מלא בגובה 400-רגל וראות של שני מייל. יש ILS ב- FNT, כך שזה יהיה קלי קלות. לפיכך דיווחתי לבקר הגישה שנבצע את הגישה ב- PTK ואם לא נצליח נלך ל- FNT. בינתיים, ביקשתי רשות ל- IFR כיוון שצצה לנו עננות מלאה.

...החטאת גישה ראשונה...

קיבלנו וקטור ל- ILS של PTK. אני אוהב בדרך כלל פניה הדוקה וקרובה לגישה הסופית (final), אולם בלילה ההוא הבקר סובב אותנו לימין בסמן (marker), 300 רגל מעל קו הגלישה (glide slope). זה גרם לנו להנמכה מהירה בכדי ללכוד את קו הגלישה, אולם, לכשהגיענו לגובה ההחלטה (decision height) ויצאנו מתקרת העננים, איבדתי את קו

המשואה (localizer). המסלול היה כרבע מייל לשמאלנו, והיינו בשליש אורכו מעליו. יתכן והיינו יכולים לתמרן ולנחות על שארית המסלול, אולם החלטתי על הליכה סביב וטיפסתי חזרה לתוך המרק, נחליץ לשמי לילה בהירים באלף רגל מעל פני השטח. כיוון שהיה לנו קשר עין עם המסלול בגובה ההחלטה, החלטתי על ניסיון נוסף ב – PTK ולא לשנות כיוון ל – FNT. בפעם זו ביקשתי הקפה ארוכה לגישה הסופית.

... החטאה שנייה - אובדן שליטה...



בפעם זו הצטרפנו לקו המשואה לפחות מייל אחד לפני הסמן, בגובה המיורט. מכל מקום, למרות שהגישה הייתה בדיוק בקו הגלישה כשהמחטים ממורכזים, כאשר הגענו לגובה ההחלטה לא ראינו מאומה לפנינו או מתחתינו. (אני הטסתי והלקוח שלי חיפש את המסלול.) שוב הכרזתי על החטאת גישה, אולם הפעם עקב תשישות פיזית, מנטאלית ורגשית, שכחתי לכנס את כני הנסע והמדפים. לאחר הוספת כוח ומשיכת מוט ההיגוי בכדי להתחיל לטפס, המטוס נעמד על זנבו והתחיל להזדקף.

בהבחיני שהמדפים המופעלים ידנית היו עדיין בחוץ למצב נחיתה, נשענתי קדימה והגעתי לידית המדפים. תהליך החטאת נחיתה ל – ILS מסלול 09 דורש טיסה ישר קדימה וטיפוס. בעודי מביט למעלה לאחר כינוס המדפים, ראיתי שהיינו בפניה של 50° וצוללים בכוח מלא בגובה של כ – 200 רגל מעל פני השטח! הלקוח שלי צרח שיש שם עצים מתחתנו. נאבקתי במטוס להחזירו למצב טיפוס בכנפיים מיושרות. הכיוון שלנו היה 060 ובקר הגישה שאל מה בדיוק עשינו. (היינו אמורים להיות בכיוון 090). במשך קריירה שנמתחה על פני חצי מאה, הייתה זו הפעם היחידה בה איבדתי לחלוטין שליטה במטוס.

...קסם הפעם השלישית...

לאחר שלבי יצא מהגרונן וחזר לחזה, לשם הוא שייך, וזרימת האדרנלין שכחה, ביקשתי הזדמנות נוספת ב – PTK. כיוון שהיה לי קשר עין עם אימא אדמה פעמיים, בחרתי לנסות פעם נוספת לפני שינוי כיוון ל – FNT. בפעם זאת הכול התנהל כשורה ובצענו נחיתה ללא אירועים מיוחדים.

אין לי שום דרך לדעת כמה מהשגת השליטה על מטוס זה הייתה תגובה אינסטינקטיבית להדרכה הנהדרת שהייתה לי ושנות הניסיון שצברתי בזמן ההוא, אולם גורם המזל בוודאי שיחק תפקיד משמעותי בהתאוששות. אין כל שאלה לגבי העובדה שהיינו ברי מזל ששרדנו. מאז אותו הזמן, אני מקדיש כמובן הרבה יותר תשומת לב למצבי הפיזי, המנטאלי והרגשי כחלק מהתכנון לפני הטיסה.

שוב בר-מזל

הניסיון מסמר השיער ביותר שהיה לי מעולם במטוס התרחש לפני מספר שנים, כאשר פוונתי לתוך טורנדו והמטוס התחיל להתפרק חלקית בטיסה – דלת התא נתלשה וננעצה בזנב. להלן הסיפור.

השקט שלפני הסערה...



אחר צהריים של יום ראשון שקט באביב המוקדם לפני כמה שנים – כשדיווח מזג האוויר בכל האזור היה 2000 רגל כיסוי עננים וראות של שלושה מייל (VFR מגבלתי), יצאתי לטיסה קצרה (כ – 60 מייל) משדה התעופה של דטרויט (DET) חזרה ל – Flint, בו חיכה לי עמית. תוכניתי הייתה להשאיר את האצטק שבו טסתי איתו ולחזור ל – PTK במטוס בית הספר שבו הוא טס ל – FNT. לא טרחתי להגיש תוכנית IFR, אולם המראתי VFR, בבקשה למעקב טיסה. טיפסתי לגובה הכוונה (vector) מזערי עבור אזור זה לכיוון FNT. שדה הבית שלי, PTK, היה במחצית הדרך בין DET ו – FNT, שישה או שבעה מייל לשמאל מנתיב ישר ביניהם.

כשהייתי בערך 10 מייל בדרך, החלו להיווצר תחתי עננים והבחנתי שהיה שם קיר מוצק של עננים ישר לפני בגובה שלי. ביקשתי מרשה לטיסת מכשירים, "מיקום נוכחי ישירות ל – FNT". בקשתי אושרה מיידית וקיבלתי גובה של 3000 רגל

וקוד זע"ט חדש לטרנספונדר. אחרי עזיבה לגובה החדש שלי, התחלתי לקבל מספר טלטולים כבדים – אתם יודעים, מהסוג שבו דופקים את הראש בתקרה למרות שהגורה מהודקת. קראתי לגישה ושאלתי אם הוא רואה מזג אוויר קשה, או באם המכ"מ שלו בקיטוב מעגלי (circular polarization) (שבו הוא מנקה את מזג האוויר ומשאיר רק את המטוס על המסך), הוא השיב, "שניהם!" זה היה חיווי מובהק שהכול היה לא בסדר. אם היה מנתק את מזג האוויר מהמכ"מ שלו וזה היה נשאר עדיין על המסך, זה היה באמת מזג אוויר קשה. כמו כן התחלתי לאסוף מעט קרח על המבנה. כיוון ש – PTK היה הרבה יותר קרוב, והיה לי שם בית יבש ואישה חמה לידו, החלטתי לנטוש את הרעיון של הגעה ל – FNT ולשים פעמי ל – PTK. דיווחתי לבקר שאני רוצה לשנות את יעדי ולבצע גישת 27 – VOR ל – PTK, שהיה רק 6 או 8 מייל לשמאל.

... האירוע...



התגובה לבקשה זו הייתה "פנה ימינה לכיוון 180 לקבלת הכוונה לגישה סופית." זה אמור להביא אותי לכיוון נקודת fix לגישה הסופית למסלול 27 ב – PTK. התחלתי את הפנייה ו... בום! זה היה כמו לנהוג ישירות לקיר אבן. דלת התא נפרדה מהמטוס, ומייד בעקבותיה דלת תא המטען. טולטלתי כמו פקק בים סוער. מצאתי עצמי הפוך, תלוי על החגורות כשהמיקרופון מודבק לתקרה. שינוי הלחץ היה בלתי יאומן. מד המהירות חיווה מ – 0 ל – MPH 200 ובחזרה ל – 0 במרווח של פחות משנייה, ומד הגובה הסתובב מעלה ומטה מ – 1000 ל – 4000 רגל באותה מסגרת זמן.

אני זוכר במפורש את המחשבות שרצו בראשי. מחשבתי הראשונה הייתה שהדלת נפלה דרך גג ונחתה על תינוק הישן בעריסה בבית שלמטה. הלאה, אמרתי לעצמי, "בסדר, אחרי כל השנים הללו קיבלת את זה לבסוף – קנית את החווה." לבסוף, חשבתי, "בסדר, טמבל, אם רק תירגע ותעשה מה שאתה יודע לעשות, אתה עשוי להינצל." הפחחתי כוח, הורדתי מדפים ונאבקתי במטוס לשמירה על מצב מיושר. כמובן שכל מכשירי הג'ירו התפרעו, כך שלא הייתי בטוח באמת במצבי. בינתיים הבקר הקריא לי את מזג האוויר ב – PTK. הוא אמר שהם דיווחו על תקרת ענן של 1000 רגל וראות של 3 מייל. בכוח מופחת ומדפים במצב גישה, המשכתי להנמיך בהנחה שאתיישר 1000 רגל מעל האדמה.

דיווחתי לבקר שאיבדתי את הדלת – היא אינה סתם פתוחה, היא נעלמה! הוא העביר אותי לפקח במגדל ברגע שהגחתי מתחת לעננים, אולם בגובה של 300 רגל מעל האדמה, לא 1000 רגל. ראיתי מיכל מים מתחתי, קראתי למגדל ודיווחתי שהייתי "מעל המיכל בדרכי פנימה לנחיתה." (יש מיכל מים גדול 4.5 מיל דרומית מזרחית משדה PTK). המגדל, שדווח אודות מצבי על ידי בקר הגישה, הגיב, "רשאי לנחות." כך המשכתי צפון מערב, מצפה לראות את השדה בכל שנייה. זה לא קרה. לאחר מספר דקות ראיתי לפני מגדל אנטנה תקוע בענן. (זכרו, הייתי בערך 300 רגל מעל פני האדמה) טעיתי במיכל המים שבצפון מזרח השדה בזה שנמצא דרום מזרחה לו. הייתי עכשיו כ – 10 מייל צפונית



לשדה.



דיווחתי למגדל על מיקומי האמיתי ופניתי חזרה לכיוון השדה. לכשהתקרבת, פונה דרומה (פנייה ימנית לצלע בסיס מסלול 27), הפקח אמר, "זה עתה היה לנו שינוי רוח. הרוח עתה 360 במהירות 34 קשר. אתה רשאי ל – 27 אם תעדיף." (בזמן ההוא מסלול 27 היה באורך 5,300 רגל וברוחב 300 רגל, ומסלול 36 היה ועדיין נשאר 1,850 X 50 רגל). אמרתי שאקח את 36 ואנחת לתוך הרוח. (ל – 36 היה overrun ארוך בין שתי שורות מוסכים). בעודי פונה לגישה סופית, הוספתי מעט כוח לצורך הצפה, והמנוע הימני עצר! שכחתי לחלוטין להוסיף חום למאייד והוא התקרח אי שם בדרך. חוויתי בעיית שליטה חמורה עם הגה הכיוון, ועתה ידעתי מדוע. השלמתי הרפתקה זו בנחיתה חלקה ללא אירועים.

דרך אגב, כחמש דקות לאחר שנחתי, תקרת העננים ירדה ל – 100 רגל וראות של רבע מייל! מדרך טיסה הגר בקרבת מקום היה בביתו מאזין לרדיו, ובא לשדה לראות את ההתרסקות כאשר הגעתי. הייתה לו מצלמה עמו והוא צילם את התמונות הללו מייד לאחר הגיעי. אשתו העבירה לי את התמונות למחרת.

חוסר כישורים? (או שניהם?)

ללא ניסיוני האירובטי, וללא שמירה על קור רוח, הייתי מת באותו היום לבטח. אולם, ללא הרבה מזל טוב, קרוב לוודאי שגם הייתי מת. הלקח כאן הוא פשוט – אינכם יכולים לסמוך על המזל שיציל את הישבן שלכם; עליכם לרכוש גם את הכישורים שיעזרו לכם במצבים קשים.