

## בוקר יום שני ללא חירום

נכתב על ידי **Robert Goyer**, תורגם על ידי **איציק מה-יפית**, מתוך **FLYING** מתאריך 6.12.2010.

*הערת המתרגם: כמה מאיתנו חוו לא פעם את הצורך לקבל החלטות באוויר, להמשיך או לחזור, בסדר או לא בסדר, המנוע/מטוס מתפקד כיאות או שמישהו לקוי? התרגום שלמטה מספר את סיפורו של טייס שנתקל בדילמה זו. תשפטו אתם אם נהג נכון.*

**זה היה מסתורי לחלוטין, אולם האם משהו לקוי במטוס שלי? מה לעשות? האם לחזור או להמשיך? זו לא הייתה החלטה קלה, דבר שעשה זאת החלטה קלה.**

נראה שמשימתי היום הינה קלה. לטוס משדה הבית שלי באוסטין (AUS) לאלבוקרקי, שב - SR22G3 (צירוס) בעל מדחס גידוש הינו פרשה של בקושי שלוש שעות וחצי ללא עצירה. אפילו עם רוח אף צפויה של 20 קשר בגובה 10,000 רגל, צפיתי רק כמה דקות נוספות בנתיב.

זה נכון במרבית הזמן. היום, משהו במטוס שלי לא היה בסדר באופן מסתורי.

הייתי איטי בהבנה שלי. אם הייתי נבון יותר, הייתי מבחין מוקדם יותר שמישהו מתבשל. הדברים נראו מעומעמים משהו - המנוע נשמע מעט לא חלק (אולם היה קר בחוץ); ההאצה על המסלול לא נראתה מהירה כרגיל (בכל זאת, שוב, זה לא היה דרמאטי מספיק בכדי לגרום לי לשים לב). גם שיעור הטיפוס שלי נראה שלא היה נהדר אף הוא.

כפי שאמרתי, שום דבר מאלה לא הספיק בכדי להדאיג אותי, רק להציב את הקול הזעיר של ציפור קטנה באחורי ראשי.

זה לא קרה עד אשר חלפתי גובה 8,000 רגל עם טייס אוטומטי משולב, הכנסתי שינוי נתיב, שזה עתה קיבלתי, ל - GPS, כשהבחנתי שזווית המטוס הייתה מעט גדולה מהרגיל. העפתי מבט מטה למד המהירות, וכצפוי, הוא נע כלפי מטה לטווח הדו-ספרתי.

בסדר, עתה הציפור הקטנה ישבה על חוטמי מציצת בקולה הרם ביותר ישירות לפרצופי. מה קרה כאן? ובכן, ראשון ראשון ואחרון אחרון, הקטנתי את שיעור הטיפוס בכדי להגדיל את המהירות ובשיעור הנבחר של 500 רגל לדקה בקושי ראיתי 110 קשרים מכשירית. בדרך כלל, בנקודה זו אני יכול לקבל 145 קשרים או יותר בשיעור טיפוס של 500 רגל לדקה. בדקתי את המדפים - זה עשוי היה להיות טיפשי. הם היו למעלה. בדקתי את המצערת - האם זחלה לאחור? - לא היה לי מזל כזה. כוח מלא ותערובת עשירה. חשבתי על כך, אולם אזלו לי התיאוריות. האם היה חם מידי בחוץ? בקושי. הטמפרטורה החיצונית עמדה על 7°C. האם הייתה בעיית מנוע - סרקתי את המחוננים כל הזמן מאז שהבנתי לראשונה שיש לי בעיה, והכול היה שגרתי. אם בכלל, הטמפרטורות היו בצד הנמוך (סטייה שלא הבנתי עד לאחורונה). האם התערובת הייתה משוכה יותר מדי? לא, ספיקת דלק הייתה בסדר. נראה שהכול היה שגרתי לחלוטין. מה התרחש שם?

בשלב זה התיישרתי בגובה 10,000 רגל וייסתי את הכוח. במטוסים בעלי מדחס גידוש אתם קובעים כוח ל - 2500 סל"ד בלחץ סעפת מיטבי. אין בקרת מדחף במטוסים אלו, כך שאתם מקבלים את לחץ הסעפת המיטבי כאשר המחונן נע מ - 2510 ל - 2500. אין כל סיבה להביט בלחץ הסעפת המעשי, ולא הבטתי בזמן זה, למרות שמאחר יותר הצטערת של עשיתי זאת.

לאחר מכן אתם פשוט מקטינים את ספיקת הדלק בעזרת בקרת התערובת עד אשר אתם מקבלים בערך ספיקה של שבעה עשר וחצי גלון לשעה.

עשיתי כך הפעם, והכול הגיב כפי שמגיב תמיד. למעט...

# FLYING

מהירות האוויר האמיתית. אפילו לאחר שהמתנתי שהמטוס יתעורר לצעד הדמיוני, עדיין ראיתי מהירות אמיתית של 162. זה לא היה בסדר. זה אמור היה להיות סביב 180 קשר מהירות אמיתית בגובה ובטמפרטורות אלו. הייתי איטי בכמעט 20 קשר. דבר ראשון, בדקתי את המגנטוס(S). הם היו על "both", והמטוס רץ חלק גם הוא, לפיכך נטשתי את תיאורית בעיית המגנטוס.

בסדר, זה היה מוזר. הייתי במטוס שטס בסדר ושבו החיווי היחיד שהיווה סוג של בעיה – לפחות היחידה שיכול הייתי להבין בזמן זה, היה מחוון המהירות וקריאת המהירות האמיתית על צג PFD.

לפיכך, השאלה אז הייתה מה לעשות.

אם הייתי ממשך, הייתי מגיע בזמן לפגישתי באלבוקרקי. היה לי שפע של דלק, אפילו במהירות המופחתת, לבצע זאת. כך שהשאלה הייתה: האם אני ממשיך במטוס בו החיווי בסדר, למעט ביצועיו שעמדו על 10-20% פחות. הסתכלתי לעבר מחוון אחוז הכוח, מחוון שאני מוקסם ממנו אפילו לאחר שנים של טיסה בצירוס. כן, הוא הראה 63% במקום מה שאמור היה בדרך כלל להראות, סביב 85%.

משהו היה לא בסדר; אני רק לא ידעתי מה זה היה.

ואז זה הכה בי. מדחס הגידוש. זה היה הגיוני. אם מדחס הגידוש הפסיק לעבוד, המטוס, הערכת, ימשיך לטוס כמטוס צירוס ללא מדחס גידוש, מה שעשה כמעט עד לרמה של קשר במהירות.

ברגע זה החלטתי להסתובב ולשוב על עקבותיי. יכול הייתי לנחות בשדה הקרוב ביותר ולהמתין שם, אולם הייתי במרחק 15 דקות מהבית, וקיווייתי שיהיה צירוס אחר שימתין לי שם. בנוסף, הכרתי את השדה והעדפתי את המסלול הארוך וצידוד החרום במקרה שמשהו יקרה. עדיין זה נראה כבחירה הנכונה.

קראתי לבקרת יוסטון ודיווחתי להם שלא היה לי מצב חירום אולם שרציתי לחזור לאוסטין. אין בעיה, הם אמרו, ומייד אפשרו לי ישירות לשדה והנמכה לגובה 6,000 רגל. ביקשתי להישאר בגובה 9,000 רגל. בינינו, אני טוב יותר באיבוד גובה במטוס ללא מנוע – אם זה יקרה – מאשר להרוויח גובה.

בדרכי חזרה, כל בקר שעברתי אליו, שאל אם אני צריך טיפול מיוחד או רכבי חירום, ובכל נקודה לאורך הדרך השבתי שלא, זו הייתה רק נחיתת זהירות.

למרות זאת, כשפניתי לצלע הבסיס הארוכה שלי, ראיתי את רכבי החירום מתיישרים לאורך מסלול ההסעה, וכשפניתי לצלע סופית, המגדל סגר את המסלול וכולו היה שלי.

החלקתי את המטוס בכדי להפסיד גובה המיותר – אני אוהב החלקה – וביצעתי נחיתה מושלמת שקטעה טיסה מוזרה מאד.

המגדל שוב שאל אם אני זקוק לטיפול מיוחד, ושוב הודיתי לו והשבתי שלא.

חברת ההשכרה עקבו אחרי כל הטיסה והיו בטלפון כשנכנסתי ל - FBO, רוצים לדעת מה קרה וכיצד יכולים לסייע.

הם מייד העמידו לרשותי מטוס חלופי ותוך 20 דקות המראתי שוב.

השאלה נשאר פתוחה, האם הייתי יכול לעשות זאת ולהגיע לאלבוקרקי ללא תקרית?

יתכן. סביר. להיות ישר לחלוטין, איני מכיר תקלות מדחסי גידוש, כך שיתכן שהאובדן החלקי של כוח היה המבשר של אובדן כוח מלא. זה אף פעם לא דבר טוב, אולם לאורך נתיב הטיסה מאוסטין לאלבוקרקי, זה **בהחלט** דבר רע.

# FLYING

בעודי כותב עדיין איני משוכנע שהיה זה מדחס הגידוש, אולם זה ההימור הטוב ביותר שלי. מגנטו לקוי או מפסק מגנטו הוא ההימור השני שלי, אולם הרבה מאחור. נצטרך להמתין ולראות.

אני שמח שעשיתי את הדבר הנכון, אפילו שזה עלה לי בשעתיים טיסה.

אם יש משהו, הייתם יכולים לטעון שהיה עלי להבין את הבעיה מוקדם יותר.

אפילו לציף קלוש יש תמיד משמעות, האזינו לציפור מעצבנת זו כל עוד מטוסכם מייצר כוח.