

## חופשת קיץ

נכתב על ידי John G. Green תורגם על ידי איציק מה-יפית מתוך FLYING 25.5.2012



היה זה ביוני 1974, כאשר לקחתי הפוגה מלימודי הקיץ בבית הספר למשפטים באוניברסיטת מיסיסיפי, על מנת לחזור הביתה לסוף השבוע. לא יכול הייתי לחשוב על דרך טובה יותר לנער קורי עכביש אקדמיים מאשר לקחת את הצ'ירוקי 6 מודל 1967 של אבי לטיול שבת אחר צהריים עצל, והזמנתי את ידידי ג'רי לארח לי לחברה.

עד שהגענו לשדה התעופה Grenada

במיסיסיפי, היה כבר אחר צהריים עם טמפרטורה של כשלושים ושתיים מעלות צלזיוס. לכלוך קל ריחף מעל הדרום המרכזי במשך שבועות, עם מספיק אנרגיה לשאוב את הלחות ממפרץ מקסיקו, אולם לא מספיק בכדי ליצר גשם שיטהר את השמיים הקודרים. לא נראה ענן באופק, אולם גם השמיים לא היו כחולים, רק שכבה דקה של אובך ללא אופק מוגדר.

המראנו עם תוכנית לטוס מערבה לעבר נהר המיסיסיפי לצפות בכמה ביצות לציד אוזיים בהם צדנו שנים קודם. כאשר היינו באוויר, נתקלנו בראות מגבלתית מאוד עקב הלחות, עד שבגובה 3,000 רגל לא היה לנו קשר עין עם הקרקע, למעט זו שישירות תחתנו. לא לקח הרבה זמן בחום המהביל עד אשר נספגנו שנינו ביזעה, תוך מחשבה שבירה קרה ובריכה יכולים היו להיות בחירה טובה יותר לבידור של אחר הצהריים.

חזרנו לנחיתה בשדה, והסענו למשאבת הדלק למילוי המיכלים לפני החזרת המטוס לחנייתו. כאשר המיכל האחרון מתוך הארבעה התמלא, חבר אחר, ביל, ובתו הופיעו בשדה. ביל החל לקחת שיעורי טיסה כל עוד משכורת השוטר שלו אפשרה לו וביקש, כמעט בתחינה, שניקח אותו ואת בתו "לסיבוב סביב השדה".

ג'רי ואני בלענו את אכזבתנו מהצורך לחזור שוב לחום כאשר דחפנו את המטוס חזרה מהמשאבות ונכנסנו למטוס. לפני שנעלנו את הדלתות, האדונים המבוגרים, מר בן וג'ורג', אשר תכופות משוטטים בחוסר מעשה סביב השדה בסופי שבוע, נופפו לנו וביקשו רשות להצטרף לטיסה.

לפני שאני ממשיך, הרשו לי לתאר כאן את תמונת הנוסעים. הייתי אז בכושר ושקלתי 190 פאונד. ג'רי, בגובה של כמטר ושמונים ומשוחרר טרי לאחר ארבע שנות שירות במשטרה הצבאית, שקל 210 פאונד. האדונים בן וג'ורג' שקלו כנראה 180 פאונד כל אחד, אולם ביל שקל לפחות 300 פאונד ובתו 150 פאונד בקלות. בשילוב משקלים אלו עם 84 גלון דלק, לא נדרש מחשב על מנת לדעת שחרגנו ממגבלת משקל המטוס אפילו לפני שביל נכנס למטוס.

עד היום, איני מבין במלואו מדוע הרשתי לעצמי להמשיך לטיסה זו. לא היה עלי כל לחץ, למעט הרצון לאפשר לחברים מזדמנים טיסת כסף, אולם המשכתי. אני מניח שחשבתי שרק חוק מורפי בקיצוניותו יהפוך את הטיסה לטעות, לפיכך הרשתי לעצמי להיסחף בשרשרת של טעויות בשיקול שמובילה לעתים כה קרובות לאסון.

לא מבלי חשש, התיישרתי בקצה מסלול 13 בכדי לשמור על כל אינטש מאורכו של המסלול בן 5,000 רגל, ודחפתי את המצערת. ריצת ההמראה הייתה ארוכה בצורה ניכרת לפני שעשינו

# FLYING

דרכנו לאפלולית הלחה והרווחנו גובה לאט. הגענו לגובה של 300 רגל מעל פני השטח כאשר משהו השתבש בצורה איומה בחרטום הארוך שלפני. לפתע, היה אובדן כוח משמעותי ורטט אדיר, אשר גרם לי להיות בטוח שהמנוע לא יישאר הרבה זמן על המתלה שלו.

הפחתתי כוח, למרות שלחץ הסעפת ירד כבר מתחת לעשרים אינטש, והורדתי את חרטום הצי'רוקי, בעודי מחפש מקום נקי לנחיתת אונס שחשבתי לבלתי נמנעת. הגענו לנקודת אל חזור להמראה במלוא מובן המילה. לא נשאר כלום מהמסלול בן 5,000 הרגל מתחתי, ולפני חצה כביש מהיר מלא תעלות וגדרות בכל צד. מעברו של הכביש, בצדו השמאלי של השדה, עמד מבנה גדול ששימש כבסיס צבאי ומעברו כלום למעט קיר בן 100 רגל של עצים ביער טבעי.

הפחתת הכוח הביאה מעט רווחה לרעידות אולם לא מספיק. משכתי את ידי בקרת המדחף ולבסוף מצאתי נקודה בה הרעידות לא איימו לקרוע את המנוע מתושבתו. בהספק זה, מד שיעור נסיקה והנמכה הראה שאיבדנו גובה של פחות מעשרים רגל לדקה, כשמחוג מד הגובה נע בצורה בלתי מורגשת לקראת 400 רגל מעל פני השטח. בזמן זה היינו כמאתיים רגל מעל צמרות העצים, שחלפו תחתנו.

במבט מהיר מעבר לכתף, ראיתי ושמעתי את ג'רי מכין בקור רוח את ארבעת הנוסעים האחרים למה שגם הוא ציפה שיקרה - פגישה בלתי מתוכננת עם אימא אדמה. המשמעת הצבאית שלו הייתה בעיצומה, דבר שהשאיר אותי חופשי להטיס את המטוס.

מוחי היה במרוץ כשהערכת את האפשרויות. הייתי בהנמכה איטית ומיוצבת, ללא ביטחון שתמשך. לא היה לי שמץ של מושג מה קרה שם לפני, אולם לחץ השמן היה יציב והדברים לא השתבשו יותר. העצים שלפנים פשוט לא היו אופציה לנחיתת אונס, אולם היה שם שדה כותנה גדול שלושים מעלות וחצי מייל לימין כיווננו. ידעתי שעלי להגיע לשדה כותנה זה בכדי שיהיה לנו סיכוי לשרוד את הפגיעה.

הייתי בעדינות את המטוס ימינה ומייד נתקלתי בהגדלת שיעור ההנמכה. יישרתי את הכנפיים בכדי לשמור גובה, ולחצתי קלות ימינה על הגה הכיוון. עם כל לחיצה האף נע מספר מעלות לעבר שדה הכותנה, כמעט ללא הגדלת שיעור ההנמכה. הטיסה בת שלושים השניות מעל לעצים לעבר שדה הכותנה נדמתה לשעה הארוכה ביותר בחיי, אולם כששתילי הכותנה חלפו מתחת לכנפיים שלנו, שמרנו עדיין 200 רגל בינינו ובין הקרקע.

לימין השדה שתחתינו היה שדה פתוח נוסף, ומעברו עוד אחד, כל אחד מהם יכול לקחת אותנו במעגל גדול למסלול. עם המותרות של שדות חרושים מסביב, וללא סיבה לבחור אחד מהם על פני השני לנחיתת אונס, לחצתי קלות על הגה הכיוון ושמרתי את המטוס במעגל חזרה לשדה התעופה.

היה זה קרוב לוודאי מעגל של 2 מייל חזרה לקצה מסלול 13. הטיסה נדמה וארכה כנצח, אולם, רק עם כתם קטן של עצים שעלינו לחצות לפני סף המסלול, עשינו זאת. סגרתי מנוע מעל ספרות המסלול, ביצעתי נחיתה חלקה כמשי והתגלגלתי לעצירה בעוד המנוע כבה והמדחף עוצר בדממה.

יצאנו מהמטוס חצי צוחקים וחצי בוכים בפליאה למזלנו הטוב. נטלתי את מוט ההכוונה מתא המטען הקדמי, והחלנו למשוך את המטוס חצי מייל לחנייה. בהסתכלי לאחור, זה מוזר שאף אחד לא הציע לבקש את עזרת הגורר הממונע.

למחרת קרא לי המכונאי לבוא ולראות את הנזק. המנוע בלע שסתום, שהיה מונח על ראש הבוכנה בצורה מובטחת כאילו הולחם לשם. השילוב של אי איוון הבוכנה והדטונציה בצילינדר הפתוח ייצרו את הרעידות שאתם, ובכן, חייבים לחוות בכדי להאמין.

# FLYING

כיום, מערך השיעורים של ה- FAA מדגיש טעויות אנוש נפוצות בקבלת החלטות תעופתיות. טעויותיי באותו היום היו מרובות ומורכבות. אפשרתי לעצמי להילחץ עקב הרצון לקחת חברים "לסיבוב" ביודעי היטב שהמטוס מועמס בלפחות עשרה אחוז מעבר למשקל ההמראה המותר בחום הלוהט והלחות. נחיתת אונס נמנעה בשוליים צרים מאד. אם היינו במשקל ההמראה המותר של הצירוקי, שוליים אלו היו גדלים בהרבה.

מתוך חמשת המצבים המסוכנים ברשימת ה- FAA המשפיעים בצורה שלילית על שיפוט הטייס, באותו היום הייתי אשם ברמה משתנה בלפחות בארבעה: אימפולסיביות, אי-פגיעות, מצ'ואיזם והצטדקות. שילוב עם היישום הבלתי נמנע של חוק מורפי, זה היה קוקטייל מסוכן של קבלת החלטות גרועות שכמעט עלה לשישה אנשים בחייהם.