

סיפור (אמיתי) על כן נחיתה

ביום שבת 7/11/1992 קפצתי לשדה התעופה עטרות על מנת לבצע מספר הקפות עם המטוס CIJ – סיירה 200. בעודי פוסע ברחבת החניה לכיוון המטוס, אני שומע את קולו של נחמן, (מנהל המגדל בעטרות בזמנו) הבוקע מתוך הרמקול החיצוני למגדל: יוסי, אתה יכול לקחת את הילדים שלי לסיבוב? אני מסתכל אליו מלמטה למעלה ומסמן לו בידי בשאלה, כמה ילדים יש לך? הוא עונה לי: 3 ילדים. אני מסמן לו בידי שישלח אותם אלי למטוס.

שלושת ילדיו של נחמן מגיעים למטוס, אני מכניס אותם פנימה וחוגר אותם, מתיישב בכסא הטייס, ולאחר הבדיקות המתבקשות מבקש להניע למספר הקפות. כמובן שנחמן הפקח מאשר הנעה להקפות למסלול 30.

לקראת סוף עם הרוח מוריד גלגלים, אינדיקציות גלגל ימין וגלגל חרטום מראות ירוקים, ואינדיקציית גלגל שמאל איננה נדלקת. לא התרגשתי במיוחד לאור העובדה שמצג זה קרה בכל פעם שהורדנו גלגלים במטוס זה. ידעתי שישנו מגע רופף מתחת לבית הנורית, והפיתרון היה לחיצה אחת או שתיים על הנורית, שהיתה מתעוררת לחיים ונדלקת. למי שלא מכיר את המצב המתואר אבהיר, כאשר ישנם "3 ירוקים" - קרי, שלושת הנוריות דולקות בירוק, המשמעות היא ששלושת הגלגלים ירדו ושהם נעולים ומאובטחים.

אז כפי שאמרתי, לא התרגשתי ולחצתי על נורית גלגל שמאל, וכלום לא קורה! לחצתי שנית ושלישית, שום דבר. כאן כבר נלחצתי. שלושת ילדיו של נחמן הפקח אצלי במטוס, ואני צריך עכשיו לספר לו שגלגל שמאל איננו יורד לי. החלטתי לנסות להוריד את הגלגל עם משאבת החירום הידנית וזאת לפני שאני מחליט לספר ולהלחיץ את האבא שהפקיר את שלושת ילדיו אצלי במטוס. היות וההקפה בשדה התעופה עטרות היתה הקפה ארוכה מאוד (כפולה ואף יותר מהרצלייה) היה לי מספיק זמן לנסות ולהוריד את הגלגלים עם משאבת החירום. שום דבר לא עזר. בשלב זה אני מתקרב לסוף הבסיס של 30, נכנס לפיינל ומודיע לנחמן שיש לי בעייה של חוסר אינדיקצייה לגלגל שמאל, ושאני מעוניין לבצע גיחה נמוכה מעל המגדל על מנת שהוא יראה בעין מה קורה שם. לשם הבהרה, המטוס מסוג סיירה 200 הינו מטוס בעל כנף תחתית, אין אפשרות לראות את הגלגלים בעין, והאינדיקצייה היחידה היא שלושת האורות הירוקים (אם הם נדלקים כמובן) המציינים את מצב ומיקום הגלגלים.

הגעתי בגיחה נמוכה מעל המגדל ונחמן מודיע לי בפסקנות: גלגל שמאל איננו נעול ומוטה על צידו. הלכתי סביב וטיפסתי לגובה של 3,500 רגל (גובה ההקפה). החלטתי לגלגל את המטוס בתנועות חטף תכליתיות על מנת לנסות ולנעול את גלגל שמאל. שלושת הילדים של נחמן הפקח אינם יודעים שום דבר בשלב זה. סיפרתי להם שאנחנו הולכים לעשות מעט לונהפארק עם המטוס ושלא יבהלו. הנאתם של שלושת הילדים שלא ידעו דבר וחצי דבר על האירוע היתה מושלמת. אחרי כמה תנועות חטף על ציר אורך המטוס פתאום דלק האור של אינדיקציית גלגל שמאל. אין לכם מושג כמה שרווח לי. הודעתי לנחמן שקיבלתי אינדיקצייה טובה, וביקשתי לבצע עוד גיחה מעל המגדל. שמעתי את האורגזמה הבוקעת מקולו של נחמן כאשר הודיע לי שהגלגל נראה עכשיו נעול ויציב. הקפה נוספת ונחיתה. הילדים שלא ידעו מאומה ירדו מרוצים וביקשו עוד סיבוב בהזדמנות אחרת. נחמן שאמור היה לרדת חיור כמו סיד על מנת לקבל את בניו שחזרו בחיים, יורד לקבל את בניו בחיור, כאילו שום דבר לא קרה.

למחרת ביום ראשון אני מצלצל לאדם שטיפל במטוס ומספר לו על האירוע. הוא אומר לי: תגיע להרצלייה עם גלגלים למטה ונבדוק מה קרה.

טסתי להרצלייה עם גלגלים מטה כל הדרך, והכנסתי את המטוס למוסך המטפל. בעל המוסך אמר לי שיבדוק ויודיעני מה קורה.

כעבור יומיים אני מקבל טלפון מבעל המוסך שאומר לי: "לא נמצא דבר במטוס, תגיע להרצלייה ותיקח אותו מכאן!"

אני, שהתשובה של בעל המוסך לא מצאה חן בעיני אומר לו: "מה זאת אומרת לא הייתה שום תקלה?" והוא עונה לי: "הרמנו את המטוס על צ'קים, קיפלנו והורדנו את הגלגלים למעלה מ-20 פעמים ולא מצאנו כלום! הכול תקין, תגיע ותקח את המטוס." היות ותשובתו של בעל המוסך לא מצאה חן בעיני, הקשיתי והמשכתי בשלי: "לא מוצא חן בעיני שלא מצאת כלום! זה לא מקובל עלי, שהרי הייתה תקלה אמיתית." המוסכניק בשלו: "תפסיק לבלבל את המוח ותגיע להרצלייה לקחת את המטוס, הכול בסדר."

בלית ברירה, הגעתי להרצלייה ולקחתי את המטוס. אחרי ההמראה הגלגלים התקפלו יפה, ולפני הנחיתה בעטרות הגלגלים ירדו, והתקבלה האינדיקציה המתאימה שאכן הכול בסדר.

המשכתי לטוס על המטוס עוד כמה טיסות ונראה היה שהכול לכאורה תקין.

ביום 5/12/1992 (לא תאמינו – גם כן יום שבת) אני מגיע לעטרות על מנת לבצע טיסת הקפות קצרה באותו מטוס. כרגיל, לקראת סוף עם הרוח אני מוריד גלגלים, והנה עוד פעם אינדיקציית גלגל שמאל איננה יורדת. אני מנסה ללחוץ על הנורית פעם או פעמיים על מנת לבדוק, אולי עוד פעם זה רק עניין של מגע רופף. אחרי כמה נסיונות הבנתי שהתקלה של לפני כשלושה שבועות חזרה! גם במקרה זה המשאבה הידנית לא עזרה, אולם אחרי כמה תנועות חטף בגילגולים על ציר האורך, נדלקה הנורית השמאלית ונחתתי בשלום.

למחרת, אני מתקשר לבעל המוסך ומתחיל לכעוס ולצעוק. בעל המוסך מסביר עוד פעם שהרימו והורידו את הגלגלים יותר מעשרים פעם והכול היה בסדר גמור. אמרתי לו: "אמרתי לך שלא מוצא חן בעיני שלא מצאת כל תקלה נכון?"

קיצורו של עניין, אומר לי בעל המוסך, "תגיע להרצלייה ואל תקפל את הגלגלים."

אני מגיע להרצלייה ומצא את עצמי אומר לבעל המוסך: "אתה יודע שהייתי יכול להיהרג נכון?"

והוא עונה לי: "מה אתה רוצה ממני, הכול היה בסדר. תשאיר את המטוס ונבדוק עוד פעם."

אחרי יומיים אני מקבל טלפון מבעל המטוס שאומר לי כך: "תגיע לקחת את המטוס, מצאנו את התקלה, היא תוקנה והכול בסדר גמור."

לשאלתי מה קרה ענה: "לא תאמין איזה קורוזה מצאנו בלוחית הקפיץ התומכת בגלגל ונמצאת בתוך חופת הגלגל" אני מקשה וממשיך לשאול: "תגיד, למה לא ראיתם את זה בפעם הראשונה?" הוא עונה לי: "תשמע, זאת לוחית קפיץ שנמצאת עמוק בתוך חופת הגלגל ולא ראינו את זה, עכשיו הכול בסדר, תבוא לשדה ותיקח את המטוס"

מטעמי כבודו של בעל המוסך אינני מציין את שמו. אני יכול רק לומר שהוא כבר איננו עוסק בטיפולים כפי שתיארתי.

בקורות האירוע הייתי טייס פרטי עם 220 שעות כלליות מהם 150 שעות כטייס מפקד.

המסקנות והתובנות אליהן הגעתי מאז המקרה:

אין לוותר בשום מקרה כאשר התקלה היא לכאורה "קלה" כגון מגע חשמלי רופף שאפשר להסתדר איתו. כאשר קורית תקלה ולו הקטנה והשולית ביותר, יש לרשום אותה בספר המטוס ולטפל בה עד לתיקונה המוחלט.

בשום מקרה אין לקבל מהמוסך המטפל תשובה של: "לא מצאנו שום תקלה", לתקלה שקרתה בוודאות. עלינו כטייסים לזכור שאסור לנו לעלות לאוויר עם תקלה כזו או אחרת, היות ובנפשנו הדבר!

לימים, כאשר התבגרתי מעט ונעשיתי מבין יותר בתעופה, הבנתי שלו הייתי מדווח למינהל התעופה (רשות התעופה של היום) על מקרה זה, סביר להניח כי לאחר חקירת המקרה, או שהיו שוללים את רישונו של בעל המוסך, או שהיו נוקטים סנקצייה חריפה אחרת, ובצדק.