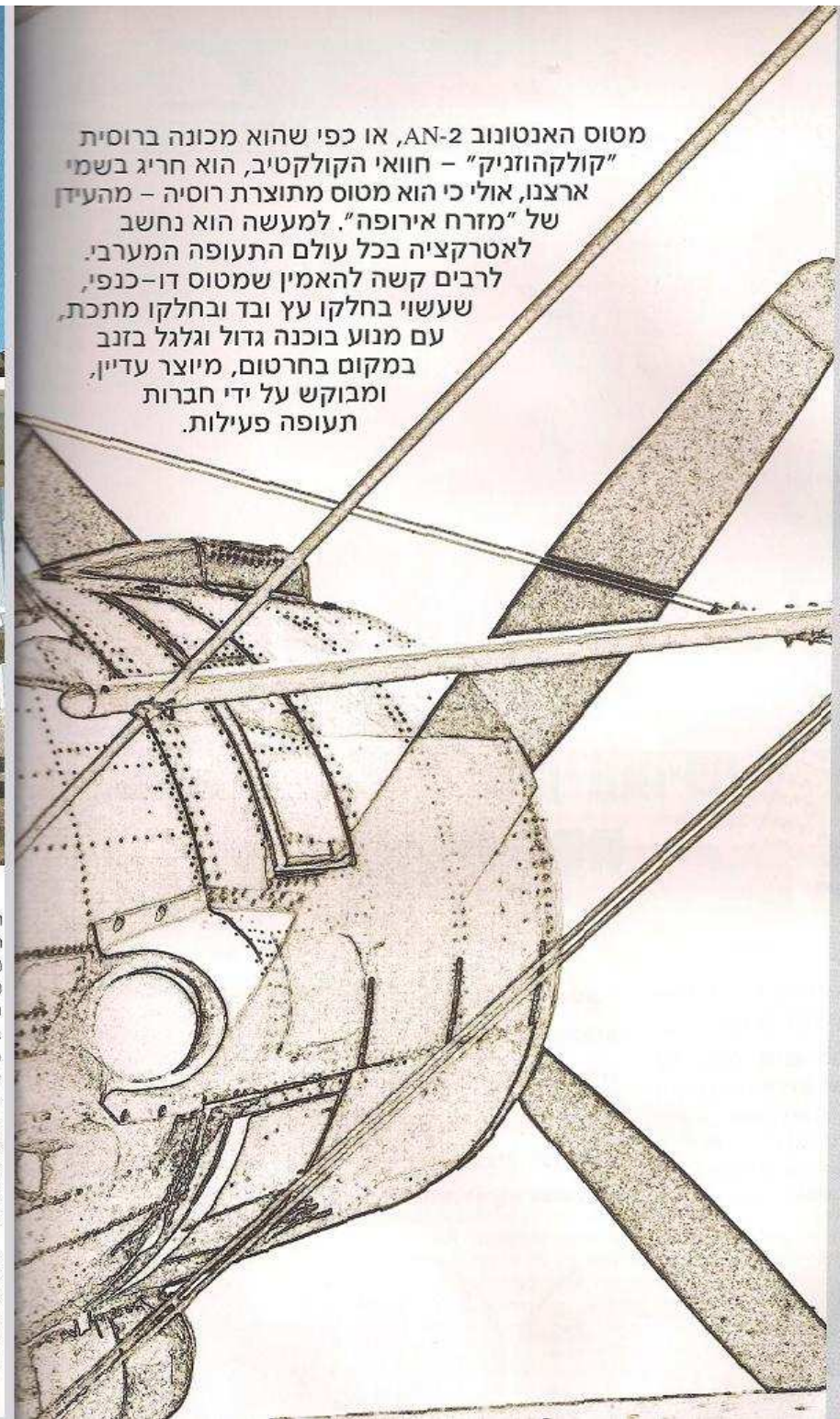




מטוס האנטונוב AN-2, או כפי שהוא מכונה ברוסית "קולקהוזניק" - חוואי הקולקטיב, הוא חריג בשמי ארצנו, אולי כי הוא מטוס מתוצרת רוסיה - מהעיקר של "מזרח אירופה". למעשה הוא נחשב לאטרקציה בכל עולם התעופה המערבי. לרבים קשה להאמין שמטוס דו-כנפי, שעשוי בחלקו עץ ובחלקו מתכת, עם מנוע בוכנה גדול וגלגל בזנב במקום בחרטום, מיוצר עדיין, ומבוקש על ידי חברות תעופה פעילות.



שימוש במשאבה פנימית, בעוד במטוסים אחרים צריך לשאוב את הדלק באמצעות משאבה חיצונית או להביא מכלית שתזרים אותו למכלים.

מעט משעשע, אבל אם סולם העלייה למטוס נשלח באיזה שהוא מקום, יש מדרגות סודיות, כעין שקעים בגוף המטוס שמוסתרים על ידי פאנל קפיצי שמתקפל פנימה, ובאמצעותן אפשר לטפס למטוס.

למעשה, השאלה שעולה הכי הרבה פעמים במהלך סיור סביב המטוס הזה היא "איך הם בכלל חשבו על זה?" כי זהו פשוט מטוס גדוש בהפתעות!

הסיפור שלי עם האנטונוב AN-2 התחיל ב-1995, כאשר שמעתי על אדם ששמו ד"ר אלכס זוסמנביץ' שהביא מטוס כזה לישראל. למרבה הצער, אנשי מיונהל התעופה בארץ לא ידעו כיצד לקבל את המטוס, ולכן לאחר חמש

ומשובשים. ארבע הכנפיים הגדולות שלו מצוידות במדפי שפת התקפה "Slats", שהם כנפונים קטנים הגפת חיים בחלקה הקדמי של הכנף ובכך מונעים מהמטוס להיזדקר ולצנוח מטה כאשר הוא טס במהירויות אטיות, ומאפשרים לו להתרומם לאוויר לאחר ריצת המראה קצרצרה ביותר. כני הנסע שלו, זוג גלגלים גדולים מלפנים וגלגל נוסף, קטן, בזנב, מרחיקים מהקרקע את המדחף הענק בן ארבעת הלהבים כדי שלא ייפגע משיחים ואבנים.

המטוס פשוט מאוד מבחינה מכנית וקל לתקן אותו בשטח עם סט כלים מצומצם. בניגוד למטוסים אחרים, הבלמים באנטונוב מופעלים על ידי לחץ אוויר, ויש לו חיבורים מיוחדים המאפשרים להשתמש במדחף האוויר של הבלמים גם לצורך ניפוח הצמיגים - כך שבמקרה של תקר במהלך נחיתה באזור שומם, יכולים הטייסים לתקן אותו בשטח. את ה-AN-2 אפשר לתדלק מחביות על ידי

חברת אירופלוט (Aeroflot), היא חברת התעופה הגדולה ביותר בעולם, אך לא בזכות מטוסי ענק אלא כי היא מפעילה צי גדול של מטוסי AN-2 שמטיסים מיליוני נוסעים משדות המרעה בקזחסטן, ממרחבי הקרח בסיביר, וממקומות שכוחי אל נוספים. משקלו של המטוס כחמש טונות, מתוכן לפחות טונה וחצי מטען, והוא מצויד במנוע של 1,000 כוחות סוס. המנוע הוא המנוע האמריקני של מטוס הדקוטה המפורסם, שמוצר ברוסיה ובפולין ברישיון מיוחד. המנוע הזה אוהב "לשתות" גם דלק מכוניות, ואולי גם קצת וודקה, אבל בעיקר שמן, ואפילו הרבה שמן!

בתכנון המקורי יועד המטוס לשמש "גיפ" מעופף. למי שמכיר את התכונות המשובחות של רכבי שטח צה"ליים כגון ה"חמישייה" (גיפ אמריקני) או הלנד-רובר דיפנדר, הרי זהו מקביל תעופתי עם זנב חזק על יכולת המראה משדות מאוד קצרים

סיפורי של אנטונוב ישראל...
לרוב על גב הדרקון
והקונס דם אז חוזרו



כתב: ראובן ניטן
צילם: ארז ס.



1. המלך השחור הקטן (לי-ה) הנראה בתמונה אינו אלא אחד השקטים המשמש כסולמ... מעליו ניתן לראות ידית אחיזה למסס הנועז



את טיסותיו הבאות בעולם: "ביום שלישי אני צריך להיות בבודפשט ואולי נעבור מעל בוקרשט בדרך מאגרה..."

אחרי האוכל עלינו למטוס. השתדלתי לא לפספס כלום במצלמת הווידאו שלי. צילמתי את פעולות הטייסים בהתנועה, המפסקים והידיות - הכול כדי שאוכל לשחזר וללמד את הדברים. צילמתי גם את תא הנוסעים המיוחד כל כך, כי מי היה מאמין אבל היה שם גם חדר שירותים עם אסלה.

לאחר שהמטוס הניע, התברר פתאום שהרכב שלי מפריע לו להסתובב למסלול... קפצתי כמו צנחן קומנדו מהדלת ורצתי להזיז את הרכב.

כאשר יצאתי מהרכב לחזור למטוס הרגשתי לרגע כמו בסרט מלחמה, רודף אחרי מטוס אוטונום במנחת מגידו שנראה פראי ושומם לחלוטין. בדלת המטוס עמד שלמה זלקין, מנופף לי בידו: "רוץ! רוץ! רוץ!", רצתי, כשזרומת האוויר מהמדחף זורקת אותי אחורה! היו חסרות רק מסיקת מתח ברקע וכתוביות גדולות על המסך, והנה לנו "הנועזים בעורף האויב 4".

ההמראה הייתה קצרה מדיי מכדי להיראות אמיתית: מנוע למקסימום, ניתוק כמעט מדיי והטיית כנף לרוח.

לקח לי קצת זמן להבין את פשר הפנייה ההדוקה שביצענו והטיסה במעגלים. שלמה זלקין, שניהם מדריכי דאיה מנוסים, ביצעו פנייה הדוקה וטסו במעגלים, תפסים תרמיקה. תרמיקה היא מערבולת זרם אוויר חם העולה מעלה, והיא משמשת עופות, ולשנים ודאוניס לצבור גובה. קצת קשה להאמין, אבל שלמה זלקין תפסו תרמיקה עם אוטונום גדול וכבד וטיפסו על גבה בקצב כמעט לא הגיוני, ובתוך דקות שייטנו בגובה רב.

למעלה התחילו שלמה וד"ר אסמנוביץ' לבחון את המטוס בסוגי פניות: בהתחלה מתונות, לאחר מכן קצת תמרונים חדים ולבסוף גם הקטנת מהירות. הסתבר שהאוטונום יכול ממש לעמוד באוויר, או כך זה לפחות נראה בגלל הרוח הנגדית. המטוס טס לאט מול הרוח, כך שביחס לקרקע הוא פשוט לא התקדם.

בשלב מסוים, להפתעתי, התפנה מושב אחד בקוקפיט והזמנתי לקחת את ההגאים לידיי ולהיסי את הדוקוקן!

ירדתי שיכור לחלוטין.

וליא רצינו לטוס מעל רומניה אבל נזקקנו לאישור שלוקח שלושה-ארבעה ימים לקבל אותו, כמו בישראל. אז דרך טלפון AFND, או איך שקוראים למערכת התקשורת של מרכז התיאום והמגלים, קיבלנו אישור לטוס מעל טרביה, יוגוסלביה לשעבר, לכיוון סלובקיה. כשחצינו את הגבול מסלובקיה להונגריה שמענו קצת דעשים מהמנוע, ו"בק פיירים". דבר זה אמנם נגיל באוטונום 2, אבל עד אז הכול היה חלק. מאיר גם לא הרגיש כל כך טוב, אז החלטנו לנוחות ולבדוק את העניינים ואחר כך להמשיך. התברר כי שסתום פליטה אחד נשבר חלקית, ואין לחץ בצילינדר הזה.

לאחר כשבוע שבו המינהל ההונגרי שיגע אותנו, שלח פקסים לישראל, לליטא ולרוסיה, החלטנו לעזוב ללא המטוס ולחזור לתקנו ולקחתו בהמשך. מאיר היה צריך לחזור לארץ ואני הייתי בדרכי למפגש אוטונומים בברלין. צריך לציין שהמינהל בישראל עזר מאוד, שלח פקס להונגרים ובו אישור על הרישיונות שלנו, הבדיקות הרפואיות וכו'.

נכון להיום, האוטונום של אלכס ושלמה RF-FLA, או ברישומו הישראלי המיועד 4X-CYC, מעוכב בהונגריה כי מינהל התעופה הישראלי לא החליט עדיין אם לאשר את הפעלתו המסחרית בארץ, מכל מיני סיבות, אך בעיקר מסיבות ביורוקרטיות.

ללא האפשרות להפעילו מסחרית, כך מסתבר, לא משתלם וגם בלתי אפשרי לממן את השיפוצים שלו בליטא.

מאחר שראש מינהל התעופה החדש הוא ער"ד רז יצחק, שמבין ואוהד אהדה יתרה את נושא התעופה הקלה והספורטיבית בארץ, ומנסה כעת לעזור, אולי בכל זאת קיימת עדיין איזושהי תקווה.



לירד כמו בנבית סלימוביץ, והיה לי קשה להאמין שיש לו רק מנוע אחד.

1. האוטונום בקלאו הדודו - ניתן לראות את כלי הנסע המסיביים, ואת בקבוק מים המיוצרים המחובר למנוע כדי לנקות את כמות השמן האדירות שהיא צורך. 2. הקוקפיט - תא הטייס של האוטונום - החוויות האדומות הן פשוט תרנום לאנלתי של שמונת מפסקים וידיות.

מסביב למטוס הייתה תכונה רבה: אנשים התרוצצו, החליפו נרתי, ביצעו בדיקות וקיוויים והכינו אותו לטיסה. עוף משונה האוטונום הזה, עם אוטונום מחרת ששייכות למל"ם מיוחד לציין הגובה מעל פני הקרקע, ומנוע אימתני...

חביות דלק כחולות וגדולות היו קשורות בשדרות למרכב הראשי של המטוס. וקופסאות ציוד רב היו פזורים על הרצפה. צינורות השמן והזלק עוברים מעל הראש, וגם סט נורות שאמורות לשמש את הצנחנים בהצנחה, שכן המטוס, בין שאר שימושיהם הרבים, מיועד גם להצנחה.

תא הטייס של ה-AN-2 הזניח לי מאוד את סרטי המלחמה הישנים בשחור-לבן. המנוע כפתורים, שעונים, ידיות ואפילו זוג מאחזרים עם להבי גומי, שלא יכאיבו במקרה וייתקלו בידו של אחד הטייסים בטעות...

והכול נתון ברוסית!

עזרתי קצת, ואחר כך נסעתי להביא כריכים מעולה הסמוכה, התיישבנו לאכול ארוחת צהריים מתחת לכנף, ותוך כדי כך זלקין התבן

כחיפה קיבלו את פני האוטונום חובבי תעופה ואנשי המינהל אשר חלקם, שעלו לישראל מברית המועצות, נהו על מטוסים כאלו בעבר, ועבורם הייתה זו ללא ספק חוויה נוסטלגית אמיתית. מחיפה יצא המטוס, בהוראת אנשי המינהל, למנחת מגידו.

המאורע פורסם בצורה נרחבת באתרי התעופה המקומיים באינטרנט, ובקהילת התעופה הקלה בארץ. שעקבה אחרי ההתרחשויות בזמן אמת, והייתה אווירית לג ושמחה גדולה. מטוס אוטונום בישראל!

יום ישישי אחד התקשרה אליי יעל, טייסת וחברה ותיקה, וסיפרה לי שכבר טסה באוטונום. התקשרתי מיד לזלקין והוא הזמין אותי לבוא לטוס למחרת. בשבת בבוקר קמתי מוקדם, לנול נרגש, ונסעתי למנחת מגידו, שם, מאחורי ההאנגר, נגלה לעיניי מחזה מטורף - תיבת נוח! דרקוקן!

נשימתי נעצרה - הוא היה הרבה יותר גדול ממה שהוא נראה בתמונות, האנשים נראו

שנים של מאבקים ביוקרטיים הוא המשיך לירד, ושם הפתח במשך שלוש שנים בלי לטוס אלא רק הונע מדי פעם.

שלמה זלקין, טייס ישראלי והרפתקן אמיתי, וד"ר אסמנוביץ', עסקן באתר תעופה ברלינגטן איטליים ממינהל התעופה הישראלי, שפשוט לא היה מסוגל להתמודד עם נחיתתה של המפלצת המוזרה, שאינה יזומה לשום דבר אחר שטס פה זעבר, הן מבחינה מכנית והן מבחינה הנהלים.

לסוף השנו אישורים זמניים, וב-3 ביוני 2003 הסריא האוטונום בשעות הצהריים מירדן, ונחת בבית הספר הטכני בחיפה, שלידו שורה תעופה עם שירותי מכס. שמשוגל לקלטו טיסה מירדן.

שלמה זלקין, שהטיס את המטוס מירדן, סיפר לי שהבקרה האווירית של חיל האוויר שאלה אותו בקשר כמה פעמים מהו סוג המטוס, והוא ענה להם שוב ושוב שזהו אוטונום, אבל הם לא האמינו.