

סיפור המסע לאליפות העולם ה 17 בנווט אווירי שהתקיימה בדובניקה שבסלובקיה.

18/8/2010 – 4/8/2010

סיפור הטיסה מתחיל למעשה שנה קודם כשטסנו בדאון הממונע מסוג טייפון לאליפות אירופה בנווט אווירי בספרד. לאחר שחזרנו, המשכנו להשתתף בתחרויות בארץ. עם ההתקרבות לתאריך התחרות הוחלט באגודת התעופה ששולחים שני צוותים. על הזכאות לנסיעה של הצוות הראשון, תמיר וירון לא היה פקפוק. על המקום השני התפתחה תחרות בין שני צוותים. סוכם שבתחרות המקומית הבאה לפני היציאה לאירופה יקבע מי הצוות הזוכה לפי המיקום.

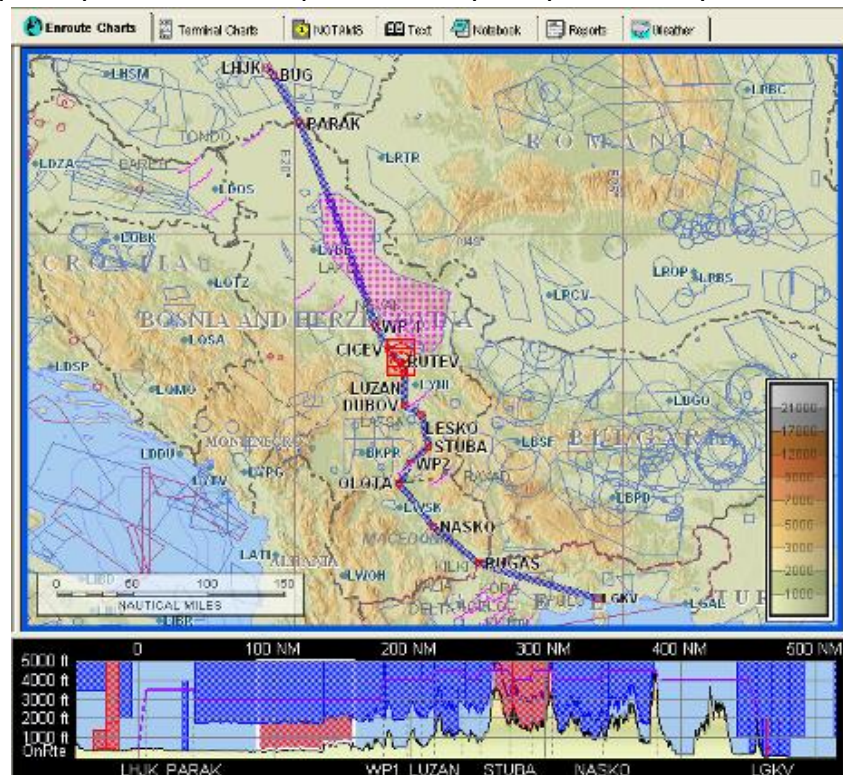
התחרות התקיימה ואנחנו זכינו במקום שני כך שהובהר מי היוצאים לתחרות. מכאן נכנסנו להילוך גבוה של הכנות.

ראשית הכנת רשימות ציוד - אישי, נווט, חרום, טכני, מפות ועוד הרבה מאד פריטים אבל עם מגבלות חמורות של משקל ונפח.

שנית – הכנות בדאון – שקעי חשמל, הגנה משמש, ביקורת קפדנית והחלפת חלקים שעשויים להתקלקל, ביקורת מערכות דלק, מערכות קשר וכל זה עם טיסות ניסוי לוודא שהכל תקין.

שלישית – תכנון הנתיב כולל חתך לאורך. מיקום עצירות ביניים. קשר עם שדות התעופה לוודא שאכן יקבלו אותנו, המצאות דלק וקרבה לבית מלון.

דוגמא לתכנון נתיב עם חתך לאורך לאחר הזזת קו המעגל הגדול לתוך העמקים והתחשבות בטופוגרפיה



נקבע תאריך היציאה יום רביעי ה- 4/8 ונעשה התאום עם הבטחון ויוסי גלסברג בחיפה.

עד כאן הכל בסדר. ערב היציאה מגישים תוכנית טיסה לסמוס. בשעה 22:00 מקבלים טלפון ממרכז תאום טיסות שאי אפשר לתת לנו אישור ליציאה עקב חוסר ב NDB. הלחץ מתחיל לעלות, טלפונים לכל מי שאפשר וכמובן שבשעה כזו לא היו תשובות אלא תמתינו לבוקר. הבוקר בא ובעזרת אנשים טובים ברשות התעופה שמכירים את הדאון מסירים את האיסור ומתקבל אישור.

פרידה מהנשים המסורות ליד הדאון במגידו והמסע מתחיל. המראה ממגידו לחיפה, טפסים אחרונים, פרצוף חמוץ של הגברת מביקורת הגבולות ויוצאים לדרך. עלינו על הדאון ובטיסה ישירה הגענו עד לסמוס ביוון בתוך חמש שעות של טיסה שקטה ונעימה. מאחר ואין טייס אוטומטי חייבים להיות כל הזמן על ההגאים ובנוסף מי שלא מטיס באותו רגע שומר על המטיס על מנת שלא להיכנס לצרות מיותרות.



בסמוס הלכנו ברגל מחוץ לשדה ומצאנו מלון. שכרנו אופנוע נחמד ויצאנו לשוטט באי.

מסעדה עם ארוחה טובה ומסיימים את היום.

למחרת, יום חמישי, המראנו מסמוס לכון ניש בסרביה. זו טיסה יפה, שחלקה מעל הים האגאי והשאר מעל ההרים במקדוניה בדרך לסרביה. השדה בניש שומם לחלוטין. כמה פגרים של הליקופטרים רוסים וכמה אנטונובים. שם קיבלו אותנו יפה ואפילו הסיעו אותנו למלון, ובדיעבד התברר שלא בחינם.



סרביה היא מדינה עניה והחיים יחסית זולים. העיר ניש משלבת יופי עם עוני והעיקר יש עצים בכל הרחובות והם ממש מוצלים כל היום.

בבוקר יום ששי קמנו והבנו שיש בדרך בעיות של מזג אוויר. התופעות הן של עננות נמוכה ובצהריים מתפתחים ענני גשם וסערה CB והכל מתהפך בתוך דקות. מיום קיץ אביבי לסופת רעמים וגשם. בתוך זה כמובן לא טסים.

שבת החלטנו שיש לקום מוקדם ולצאת לדרך. הגענו לשדה התעופה יחד עם ערפל וראות גרועה כמובן. יושבים עם האחראית על מזג האויר ופקחי הטיסה ומבינים שאין דרך לצאת. מעל הונגריה עננות נמוכה ובדובניקה גשם וסופות רעמים.

החלטה סופית שלא לצאת גם היום התקבלה בעזרת מדריך טיסה מקומי שאמר במילים פשוטות שלא נצא כי מסוכן. חזרנו מייד למלון ויצאנו לשוק יום שבת שנפתח לאורך הנהר ובתחילתו גם שוק כמו של קרית שמונה אבל במימדים הרבה יותר גדולים.

זה היה סיור מעניין שנגמר כמובן במסעדה עם אוכל ובירה והופה למלון לשנת אחה"צ.





תחזית ליום ראשון טובה יותר ואכן המראנו מניש לכוון מערב הונגריה לאגם בלטון לצורך ביקורת דרכונים ומכס בכניסה לאירופה. הדרך היא על מישורי ענק. ההפרדה בין מישור למישור בשרשרת גבעות לא גבוהות שמה שנראה מאחריהן כאילו ים.

השדה בבלטון הוא שדה פרטי הכולל מלון, הנגרים והרבה הרבה דשא. ביקורת דרכונים וחזרה לדאון עם פחות 10.5 יורו על הנחיתה.

מבלטון לדובניקה DIRECT. הבקרה מאד גמישה ובעצם מאפשרת טיסה בכל מקום שבחורים. השטח הוא הררי עם עמקים ירוקים ומלאי מים. בדובניקה נחיתה חלקה על משטח דשא אינסופי. תדלוק והליכה למשרדי התחרות לרישום וקבלת מעטפות עם משימות נווט לאימון.

כאן פגשנו את ירון ותמיר שכבר הספיקו לצאת לאימון ואילו אנחנו שקענו בפתרון כתב חידה ולנסות להבין מה קורה מסביבנו. למחרת יום ב' הספקנו לעשות טיסת נווט ראשונה ואחרונה כי טקס הפתיחה היה אחה"צ.

טקס פתיחה מרשים, הכל מאורגן למופת, מפגן אווירי של שלושה זלינים וצניחה חופשית עם דגלי המדינות המשתתפות בתחרות.



יום ג' סבב ראשון מתוך ארבעה נוטים. העומס הוא גדול מאד, 15 נקודות, 20 דקות לפתרון על הקרקע, נחיתה דיוק באמצע הנתיב, תמונות בנתיב, והכל בשטח לא מוכר ובכל זאת מקום 50 מתוך 61 מתחרים.

יום ד' העיפות כנראה מתחילה לתת סימנים. רמת הנווט יורדת ואנחנו מסיימים במקום האחרון וכך גם ביום שלמחרת.

יום ו' הנווט גרוע אבל ארוע בטיחות של צוות רוסי מעלה אותנו למקום אחד לפני האחרון. הארוע היה הזדקרות בגובה נמוך לקראת נחיתת דיוק עם נזק למטוס ולמזל כולנו ללא נזקים אחרים. מה שמחדד את נושא הבטיחות מעל הכל גם בתחרויות.

סיכום ארבעת הנווטים מקום אחד לפני האחרון. הצוות ירון ותמיר סיימו במקום המכובד 50 (ולא בציניות).

יום שבת הוקדש לסיור בשדה התעופה של PREVIDZA שם מייצרים מטוסי LSA מחומרים מרוכבים במפעל

שנקרא AEROSPOOL <http://www.aerospool.sk>. ראינו מטוס עם מנוע רוטקס 912 גורר דאון דו-מושבי. לאחר מכן ביקור בטירה עתיקה ויפה שהקשר שלנו אליה שהיתה בסיס הגסטפו במלה"ע השניה.



לפנות ערב טקס הסיום וחלוקת הפרסים. האלופים הם הפולנים שלוקחים את ארבעת המקומות הראשונים וזה לא מפתיע. חיים את השטח, טסים בלי סוף ומשקיעים מאמץ גדול בתחרות.

יום ראשון בבוקר מתחילים את הדרך חזרה.

את כולם נשא הרוח את כולם סחף האור- ומי נשאר בדובניקה? כמובן חיים ומיכה. הבוקר התחיל כפי שסיפרתי עם גשם וסופות רעמים. אופטימיים ונחושים הגענו לשדה התעופה עם עוד כמה בעלי מטוסים שאצה להם הדרך חזרה הביתה. זה כמובן לא פשוט, כולם טוחנים את האינטרנט עד דק, כל אחד בשפתו שלו ומעניין לראות כמה אתרי מזג אוויר יש במדיה הזו.


הקרובים, פולנים וצ'כים לא חיכו הרבה זמן. הם מכירים את השמים וגם העננים הסתדרו כך שלכוון צפון מערב אפשר היה לצאת.

אנחנו מתוסכלים, רואים מטוס אחר מטוס קורעים את השמים ואילו לכוון דרום- נאדה. העננים ממשיכים להתפתח וזה נראה לא טוב.

בינתיים נשארנו לבד בשדה עם הצוות המקומי כשגמלה בנו ההחלטה שלעיר ולמלון שהיינו לא חוזרים.

התברר שבשדה עצמו יש כמה חדרים להשכרה ברמה מאד טובה ולמרות הכל גם זולים. קפצנו על המציאה ומייד הזמנו חדר.

המשכנו כמובן לבדוק כל מה שאפשר אבל שיחת טלפון עם המטאורולוגית בברטיסלבה חתמה את הגולל. היום לא טסים. כדי להראות שלא סתם מקשקשים, הכנתי לכם מסמך עם תצלומי לוויין שעה אחרי שעה מעל האזור שבו אנחנו נמצאים ואפשר לראות בברור מה היה המצב באותו יום.

				
17:00 15/8/10 העננים מתפזרים ונעים לצפון מזרח וסלובקיה מתנקה מעננים. זו הסיבה למה חיכינו היום ולא טסנו ומחר נוכל להמשיך.	16:00 15/8/10 האנרגיה העצומה בענן התפרקה והשקט חוזר	15:00 15/8/10 שלושת העננים מתחברים לגוש אחד גדול מתחתו גשם סופות רעמים ורוח חזקה	14:00 15/8/10 הפטוריות גדלות מתחתן מתחיל מזג אוויר להיות גרוע	13:00 15/8/10 הפטוריות הן תחילת בניית ענן הקומולונימבוס

זה שעור קצר ושטחי במטאורולוגיה והעננים המסוכנים ביותר לטיסה - הקומולונימבוס.

למחרת על פי כל התחזיות השקע נע לצפון מזרח ואנחנו יכולנו לצאת בלב שקט. הכנו את הדאון, הוצאנו כל הזבל שהצטבר וארזנו אותו לקראת הטיסה למחרת.

בקיצור היה יום בטלה ומנוחה שמגיע לנו אחרי שבוע רצוף מתח, חוויות וגם אכזבות קטנות.

בינתיים קשרנו קשרים אמיצים עם הבנות במשרד הקבלה שהן צעירות בגיל השלושים מהנדסות ומנהלות חשבונות שיש להן חברים כבר הרבה שנים אבל מה? לא רוצים להתחייב. זו בעיה מאד רצינית בסלובקיה והבנות שפכו את ליבן בפני שני הסבאים ואף דמעה נצנצה פה ושם.



יום שני 16.8

התחלנו את הבוקר לאחר שינה מצוינת בשדה התעופה שבו נערכה התחרות. פרידה נרגשת מפקידות הקבלה בנות השלושים שהחברים שלהם לא רוצים להתחתן וזה הגיע עד דמעות. במיוחד ההתרגשות היתה גדולה בפרידה מדידיאנה שבערב עזרה לי להכין לחיים מתנת יום הולדת. הבוקר התחיל עם מזג אויר סביר ונאמנים להחלטה שלא חוזרים לאחור החלטנו על טיסה קצרה יחסית לשדה מדרום לבודפסט LHJK עם כוונה להמשיך

עוד ארבע שעות לכוון קבלה LGKV ביוון. המראה משדה מוכר והמשך טיסה באזורי התחרות מוסיפים הנאה כי השטח כבר ממש מוכר. אני מטיס וחיים מנווט בתור אימון. הטיסה עברה בשלום והגענו לשדה LHJK (לא יודע לבטא את השם בהונגרית) כשברקע בקשר מתנגנת השפה ההונגרית כפי שכולנו מכירים. כבר מרחוק ראינו שדה שדה מיוחד ביופיו. מסלול מבהיק וסביבו דונמים של דשא ירוק שיש רק באגדות. אבל זה לא העיקר. אנחנו נוחתים ומסיעים לעבר קבוצת מבנים חדשים עם גגות אדומים ומזהים האנגרים ומלון עם מסעדה - אז מה צריך יותר? יציאה מהדאון וכבר נפגשים עם בעל המתקן שמחזיק מקום ממש מפואר - מלון, האנגר למטוסים לאורחי המלון, בריכת שחיה מקורה, סאונה, שולחנות ביליארד, באולינג ועוד ועוד.

מזמינים משהו לאכול ומתחילים לברר מה מזג האויר בהמשך התיב דרומה. התוכנית כאמור הייתה להגיע לקבלה ביוון.

הגברת המטאורולוגית ההונגרית מצדו השני של קו הטלפון הייתה פסימית לגבי ההמשך. היא מדווחת לי על רוח צפויה של פיפטי או פיפטיין קשר, ואני לא מבין או לא רוצה להאמין שהיא מדברת על רוח צפויה של 100 קמ"ש! לאחר הבהרות בגרמנית משולבת באנגלית והונגרית מסתבר שהיא רצינית והתחזית לאחה"צ רוח עד 100 קמ"ש, סופות רעמים וגשם.

זה נראה כאילו לא אמיתי אבל המקום כנראה שכנע אותנו שאם כבר להתקע אז זה בדיוק המקום. האוכל טוב הפסיליטיס מעולים אז למה לא?

לאחר ההחלטה להשאר מגיע הקטע של ההנגר. הגברת מהקבלה פותחת לי דלת קטנה ומכניסה אותי לתוך האנגר ענק מבהיק בנקיונו, רצפת קרמיקה לבנה ובו כמה מטוסים וכמובן שגם שלנו יכנס לשם לאחר כבוד.



אחרי שעשינו צ'ק אין למלון התגנב החשש ללבנו שמא היינו פזיזים מדי וחבל שלא המשכנו. הכל נראה שקט ויציב. יורדים לבריכה להנפש ואז לפתע פתאום מבעד לחלון הבריכה מבחינים בחמישה מטוסים ובעליהם שמכניסים אותם בבהילות לתוך האנגר סגור. כנראה שהם יודעים למה. רבע שעה אח"כ מגיעה הרוח במלוא עוצמתה ואז אנחנו מבינים למה התכוונה המטאורולוגית, שבשלב מסוים חשדנו שהיא קרובת משפחה של בעל המלון וכל מי שמתקשר מהמקום לגבי מזג האוויר היא כבר דואגת לכך שישאר במלון ולה יש אחוזים...



עכשיו נשאר לנו רק לתכנן את ארוחת הערב ולקוות למזג אוויר טוב לצורך טיסה של 6 שעות עד סמוס.

הבוקר התחיל עם ירידה מהחדר למטוס, סידורים אחרונים והוצאת הדאון מההאנגר. על רצפת קרמיקה לבנה זה ממש קל. הדאון קצת גדול על ההאנגר אבל אפשר להסתדר.

כוס קפה אצל פקיד הקבלה המנומנם ויוצאים לדרך. המראה חלקה על מסלול אינסופי עם עוד דשא ודשא לכל כוון.

עכשיו הטיסה היא דרומה בערבות הונגריה. מישורים עצומים מנוקדים בכפרים קטנים וביניהם נחלים ונהרות והכל מלא במים. הגודל של השטחים פשוט לא יאומן. טסים במשך הרבה זמן ואין שינוי - הכל ירוק ומלא במים.

גובה הטיסה הוא כ-1000 רגל מהשטח עקב עננות נמוכה שעל פי התחזית והמסלול תגביה במשך היום ולא תהווה בעיה.

מסיימים את הונגריה ועוברים לסרביה. זה כבר מסלול מוכר מהדרך צפונה ואף מתלוצצים עם הבקרית ומבקשים שתמסור ד"ש חם לבבה המטאורולוגית בניש. ממשיכים דרומה לעבר גבול מקדוניה כשהטיסה נעשית לאורך כביש ראשי ובתוך עמקים ונחלים. אין צורך לומר עד כמה יפה המסלול.

סרביה עומדת להגמר וכבר אנחנו במקדוניה. השטחים הולכים ומתיבשים. בטיסה נמוכה מגלים שמקדוניה מלאה בכפרים של מוסלמים עם מסגדים ולבטח לא נעים לנחות בסביבתם. לכן ממשיכים הלאה הכל בטיסה נמוכה, עוברים קווי פרשות מים וממשיכים ללטרף את הקרקע.

מקדוניה מסתיימת עם שטח הררי קשה ואנחנו מאלתרים נתיבים כדי לא לעלות מעל ההרים. בעמקים תמיד נוח יותר לטוס. פנינו לקבלה LGKV, מקום שהייתי בו בשנה שעברה עם יאיר גיל והקוזי המופלא שלו. אחרי שעתים וחצי נוחתים במזג אוויר חם מאד אבל צוות הקרקע מקבל אותנו בחמימות יתרה כולל אנשים שזכרו אותי מהטיסה הקודמת. זה נחמד.

אבל צרה שלא צפינו התעוררה. למיטב זכרוני היה דלק לדאון בקבלה למרות שבמאגרי המידע אין תזכורת לדלק מתאים עבורנו. מייד עם הנחיתה מזמינים את התדלוק אבל אין להם דלק מתאים. מה עושים?

ליוונים אין בעיה - מייד מארגנים רכב עם ג'ריקנים, יוצאים ביציאה צדדית מהשדה ומביאים אותנו לתחנת דלק רגילה.

שם ממלאים כמה מיכלים שחלקם נתרם ע"י בעל התחנה וחזרה דרך השער הצדדי עם הדלק היישר לדאון. תארו לכם שנעשה תרגיל כזה בבן גוריון. זה מאסר עולם...

הדלק מתמלא בשמחה למיכלים ואנו ממהרים לצאת לדרך כי יש עוד ארבע שעות לסמוס. בחום אימים נסגרים בתא ועד שמקבלים אישור התנעה הסעה והמראה אנחנו כבר כמו בסאונה. מזל שתרגלנו את זה בדובניקה ובהונגריה.

קטע הטיסה לסמוס מעל הים, לבושים חגורת הצלה מתחילים לטוס VMC כי לא רואים מאומה בגלל האובך. תופעה עולמית מגעילה.

בעזרת פקחים אדיבים וסבלנים שמעבירים אותנו מיד ליד מגיעים לסמוס. נחיתה על מסלול 09 ללא אירועים מיוחדים. גם שם כבר האנשים מוכרים. הסעה לעמדת התדלוק וכאן מחילה מעשיה. הבחור המכוון אותנו אמר לנו לחנות ע"י תחנת התדלוק וכשנגמור לתדלק נחנה את הדאון בנקודה מוסכמת. אנחנו הבנו שאפשר לתדלק וכשנגמור נעבור וכו'. כאן היתה אי הבנה רצינית. בעוד אנחנו מתדלקים ומסיימים, מגיע נהג מיכלית מעובדי חברת התדלוק ובצעקות וזעם רב התנפל עלינו כאילו גנבנו לו דלק.

גם ההסברים של חיים שהוא מומחה לדלק ותדלוק לא עזרו לכבות את השריפה.

היה חם וזה לא עזר להרגעת הרוחות. קראו לאישה CAA שיעשה משהו אבל גם הוא הרים ידיים מהבחור ואמר לנו שככה זה כל יום איתו.

אני הלכתי איתו לשלם ושם במשרד עם קצת מזוג אויר, הרבה חנופה ובדיחות הדעת הצלחתי להרגיע אותו ואפילו קיבלתי חיוך ולחיצת יד. טוב - עבר בשלום אבל יותר לא נמלא דלק בעצמנו.

יציאה משדה התעופה ועוד לפני שמצאנו מונית הרמתי יד לטרמפ ועצר לנו איש מבוגר עם טרנטה אבל מגיע לעיר.

תוך כדי דיבור מסתבר שהוא בא לאסוף שני סקנדינבים שהזמינו אצלו חדרים אבל לא הגיעו והנה נפלנו לידינו כפרי בשל. אחרי למעלה מ 7 שעות טיסה רק חיכינו למקלחת ולאוכל.

אכן - חדרים טובים, מקלחת ומסעדה טובה מסיימים את היום הארוך והמתיש הזה.

מחר על הבוקר שמים את האף לכונן דרום מזרח והיידה לחיפה. המטוס מתודלק כאמור, ניקינו החופה מהיתושים ההונגרים, סרבים, מקדונים ויוונים ומקווים בתוך 5-6 שעות להגיע ליעד.

18/8

המראה מסמוס. מסלול 09 רוח משמאל. ראות 8000 ואנחנו מתכננים לטפס ל7500 רגל כדי לברוח מהאובך. עקב תקלה בראדר של קוס ורודוס מבקשים שנשאר בגובה 2500. משייטים בין האיים להנאתנו ובעיקר עוקבים אחרי מהירות הקרקע לראות אם תהיה עזרה מהרוח הגבית. אכן לא התאכזבנו. 110 קשרים זה מצוין שעת הגעה מתוכננת 15:48 והזמנו את המכס והמשטרה ל 16:00 .

לפני רודוס מקבלים אישור לטיפוס וחציית האי ומשם כבר 7500 לכל אורך הדרך. הטיסה בחלקה VMC ובחלקה יש משהו כמו אופק אבל זה לא מרתיע לעומת הרצון להגיע הביתה.

180 מייל לפני תל אביב מקימים קשר עם הבטחון וכמובן שהמשפט הראשון הוא שהכניסה לא מאושרת. זה דבר ידוע מראש ואחרי כמה דיונים נמצאו האישורים המתאימים וקיבלנו DIRECT גלים. הנמכה ונחיתה בחיפה ב 15:50 בדיוק בזמן.

קבלת פנים חמודה של צוות השדה החתמת דרכונים ולמגידו שדה הבית.

2600 מייל ימי, כ 40 שעות טיסה על מה יש להתלונן?

מיכה רגב

חיים זקלד

