

**מעשה ב-8 טיסות, 3 טייסות (+אחת מועמדת) וקדם טראפל שוקולד חלב...****("שבוע בחיי איוונוי איליץ")****הקדמה, רקע, ופוטופטים להבנת הנקרא:**

בפקולטה לאווירונאוטיקה שבטכניון (המכון הטכנולוגי לישראל בחיפה) מתקיימים מדי ימי ד' סמינריונים והרצאות מרתקות. עבדכם הנאמן השפוט על הרצאות תעופתיות וכדומה החליט כבר לפני מספר שנים לטוס ולהפגין נוכחות בהרצאות אלו. שילוב הנאות. למיטב זכרוני, הנ"ל גם שיתף את קוראיו התעופתיים בכמה מטיסות אלו כשגולת הכותרת בדיווחיו הייתה טיסת לילה בחזרה מחיפה, בה סבל מתקלת חשמל כללית (במטוס CDX RG 172 הזכור לטוב והמקורקע...).

לפני למעלה מחודש התקבלה בדוא"לי הודעה על הרצאה מעניינת בענייני הנדסת מערכת. מיד התארגנת למשימה. שריינתי זמן ביומני העמוס, והזמנתי מספר חברים מרשימת ידידי הממתנינים ומצפים לטיסה במטוסי, שאולי יגלו עניין בהרצאה מעבר ל"גיהוץ לחיפה".

**שלב ההזמנות:** ציינתי שילוב. ובכן, עוד קומבינה עלתה במוחי רב הפתרונות, "אם כבר חוזרים בלילה ולא ניתן לשוב לשדה האם בהרצליה, למה לא לנצל את ההזדמנות ("שפושקין מת", כמאמר המשפט) ולתרגל מספר הנמכות לילה בבן-גוריון". רשמתי ביומני להזמין הנמכות, וכשלושה שבועות מראש גם מיקדתי עיניי בטייסת בטחון מקסימה, מדריכת המכשירים שלי בגמלאות (כי הרי ההגדר בידי...), והזמנתי להצטרף.

תחרות נחיתות הדיוק נדחתה פעמיים וחלק מנוסעי המתוכננים הבריז לחו"ל, וגם הטייסת שאמורה הייתה להתלוות למטוסנו למצדה ביטלה השתתפותה בשל הדחיות המרובות והתחייבויות אחרות. לא היססתי והזמנתי במקומה רב-טייסת מפורסמת, הריהי מדריכתה האגדתית של אקס מדריכת המכשירים שלי שגם כותב שורות אלו זכה ליהנות מכישוריה כמדריכה ללא חת ואף נתן ביטוי לכך בכתב.

באופן מקרי פגשתי במקום עבודתי עלמה צעירה ומרשימה הנמצאת בלימודי דוקטוראט בנושא הנדסת מערכת, בדיוק הנושא עליו נסבה ההרצאה כזכור. כששמעה על טיסתי המיועדת נאותה להצטרף.

ובינתיים הודיעוני מיחידת המילואים שעלי להתייצב ביום ה' בשעה 6:00 חמוש בסרבל טיסה (לתומי סברתי שרק פלשתינאים מתחילים לעבוד בשעה זו). (הערה: תחילה חשבתי שעובדים עלי וזו מתיחה לכבוד הכתבה בידעיות אחרונות - "פושט את הסרבל ועוזר לנשים...").

ובינתיים, שוב אחרי דחיות התחרות במצדה, התווספה לי הזמנה נוספת לטיסה שישיבה בקנה כבר פרק זמן מכובד. אחד מידידי רוצה להציע נישואים לחברתו דווקא בטיסה איתי לחיפה (2 טעויות סימולטאניות...). קבענו ליום ו' אחה"צ ועדיין רק יום ב'.

כמובן שמעבר לבנות המין החכם והיפה (בדרי"כ) שהוזמנו, טרחתני למלא גם את שאר המושבים שבמטוס (ראה סיפורי על זעקות המושבים הריקים ולמה איני טס עם מושבים ריקים...).

**סכום ביניים:** מה היה לנו עד כאן – 2 טיסות ביום ד', טיסה במילואים ביום ה', טיסה למצדה וטיסת נישואין ביום ו', 2 מדריכות טיסה (בניכוי המבטלת במקור), דוקטוראנטית צעירה ומרשימה ומלנשניקי"ת (על משקל מלש"ב – מועמד לשרות בטחון, מלנ"ש – מועמדת לנישואים). (שוב אני חוזר לבדיחה על ההוא שיש לו סקס כמעט כל יום, ולי יש טיסות כמעט כל יום...).

**קומבינות ההעברות:** בינתיים התמלא יומני העמוס וגיליתי שביום ד' זמני קצר, וגם מועד ההנמכות נקבע בין 10 (22) ל-11 (23) ולפיכך החלטתי להעביר את המטוס יום מראש בשעת בוקר מוקדמת (06:30), לחזור במונית ולהספיק להגיע לעבודה בזמן.

**יום ב'**: עד סוף השבוע היו לי 5 טיסות (+טיסת העברת המטוס) ואפשר היה להתרכז בעבודה כשצלצל הטלפון ואחד מחברי הזמין אותי לטוס בחברתו ביום ג'. "רעיון טוב", אני אומר, "בוא קח אותי משדה דוב, נטוס לאזור, נשתובב קמעה ואחסוך מונית וזמן". סגרנו. עוד לא פגו צלילי הטלפון והשח-רחוק צלצל בשנית. חבר אחר הציע לי להיות טייס בטחון שלו להנמכות בב"ג ביום ג' בלילה. בשביל מה יש חברים?! וכי יכולתי לסרב?! למניין השש לעיל הצטרפו עוד 2 טיסות (8 טיסות עד סוף השבוע, מתאים לי בהחלט).

**יום ג' – "יום קרב" מס' 1**: שלוש הטיסות של יום ג' בוצעו כמתוכנן. הכול תיקתק כמו שאומרים עמיתיי הצעירים במילואים. טיסת ההעברה לוותה באימונים בסיסיים באזור ועוד מספר "גע ולך" בכדי להוכיח לעצמי שהמאמר המצוין בנושא שתירגם איציק מה יפית, ידידי הפורה וברוך הכישרון, לא השפיע עלי ולא הפחיד אותי למרות שטסתי במוני, ושתי דקות אחר כיסוי המטוס ונעילתו כנדרש נאספתי וחזרנו בטיסה להרצליה, לא לפני שביצענו עוד מספר "גע ולכים" להוכיח שגם עמיתי לא ירא. ההנמכות בבן גוריון שוות תיאור עצמאי משום שביצענו 4 הנמכות (2 ILS, אחת ILS ללא GS – קוון גלישה) ואחת VOR, (לסקרנים) עם חלון מכוסה היטב, במז"א מדהים עם כוכבים בוהקים, עם קבוצת כוכבי "אוריון" הצייד המחייך מעלינו ומורה לי את הצפון (לטייס, כאמור, היה כיסוי), עם פקחים אדיבים וסימפטיים עם אנגלית מובנת, ועם תלתלי עננים שהשתקפו בבדלו של ירח של שלהי חודש טבת.

**שלב ביטולי הנשים שבסיפור**: והנה ביום ד' המדריכה הוותיקה מבטלת ראשונה. התחייבויות קודמות. לא חלפו 10 דקות והמדריכה השנייה, הוותיקה קצת פחות, ביטלה אף היא. "לקבוע עם נשים מדריכות כמו לרשום על הקרח", הזהיר אותי פעם טייס שוביניסט, "שאלה של סדרי עדיפויות" הסבירה האקס מדריכה הנערצת שלי והמירה אותי בטייס פרוזאק וולגרי ידוע...למען האמת צלצלתי בדאגה לאשת חיקי הנצחית ושאלתי אותה שמא סר חייני או שמא צחנת פי גורמת לנשים העדינות הללו לבטל. עוד לא יבשו מחאותיה הנמרצות על דברי האייוולת אשר שבפי והדוקטורנטית המרשימה ביטלה גם היא. "החליפה עבודה וזה לה יומה הראשון...". (כפי שתוכחו בהמשך הרי שתיים מתוך השלוש ביטלו לריק משום שהטיסות בוטלו מעצמן, ורק המבטלת שנכחותה התעופתית הייתה חיונית כטייסת בטחון, זעק חסרונה קשות מן המושב הריק, שלא לדבר על המרתה בולגרי..).

**הטיסות**: לקטע זה חיכיתם למעשה כל הזמן ועבדכם הנאמן, בטוב ליבו באדרנלין של טיסת המילואים שלו, האריך במשחק המקדים יתר על המידה.

**יום ד'**: הטיסה לחיפה בוטלה בשל מז"א. מודיעין טייס הסביר שהשמים סגורים מנתניה צפונה. "לא בראייה וגם לא במכשירים". לא איש מלחמות אנוכי וגם אם הוראה כזו אינה בדיוק רוח החוק, הרמתי ידיים, או ליתר דיוק פתחתי פה גדול ובלסתי לתוכי "קרם טראפל שוקולד חלב עם שברי שוקולד לבן וקצפת עם כדורי וופל קראנציי" ב"מקס ברנר" אשר בסמוך לשדה דוב (בחברתו הנעימה של ידידי הצעיר וירטואוז הסימולטור, עמיתי ביחידת המילואים ובימים אלו גם תלמיד טיס נמרץ אשר נותר אחרון מנוסעי לחיפה...). ב-21:45 הסעתי ל-03 אחרי ששמעתי שהמסלול רטוב שלוש פעמים ב-ATIS (יום לפניכן הודיעו ב-ATIS על מסלול אחד בעוד שהמסלול בשימוש היה הפוך, כך ש"כבדהו וחשדהו"). המתנתי כחמש דקות להמראה (אולי קצת יותר). עד שארקיע שלפני יגמור בדיקות וימריא ועד ש"דש" יעשה 180 על המסלול וימריא גם הוא ועד שיעברו מערבולות קצות הכנפיים שלו ועד שהוא יקרא ב"אינטרו" ובן-גוריון יהיה מוכן ברוב טובו לקבל גם אותי. במהירות ממוצעת של כ-130 קשר (140 בשיוט ובהנמכות ו-120 בטיפוסים) הצלחתי ב-45 דקות לבצע רק שתי הנמכות. לא הספק משהו. ביום טוב בפרק הזמן הזה הצלחתי כבר לבצע 4 הנמכות בתהליך מלא. ברבע ל-11 נבהלתי שמא יסגרו לי את שדה דוב ואאלץ להישאר כל הלילה באוויר, אז נחפזתי לשוב והפעם הפקחים ברוב חסדם נתנו לי להגיע ישר לשדה דוב (בלי פרדס ומסילה משום שהייתי באמצע יציאה לתהליך (OUTBOUND)).

יום ה': הלוואי ויכולתי לשטף אתכם בטיסת המילואים שלי. בשלב זה - אפילו לא ברמז, אבל אל דאגה, יום יבוא ואשתף גם אתכם בתיאור מפורט של דוח ותחקיר של כל אחת מ-4,800 השניות הקסומות בהן שהיתי באוויר...לו דרגתי את טיסותיי במילואים לפי העניין, הסיפוק וההנאה, ללא ספק גיחה זו הייתה מוצאת מקומה בחמישייה המובילה.

יום ו' – יום הביטולים: בשעה 07:00 בוטלה התחרות במצדה. ב-10, לאחר עיון מעמיק בתחזיות מז"א ביטלתי גם את טיסת הצעת הנישואין (הטבעת אותה רכש יחידי במיטב כספו נותרה מיותרת). מה נשאר?! להחזיר את המטוס בזירות ובנימוס להרצליה. תאמתי עם עמיתי - שותפי למטוס שימתינו לי בהרצליה ולאחר שהמראתי בעדינות ובנימוס בשדה דוב אספתי אותם וחזרנו לשדה דוב. קצת מסוכן ש-60% מבעלי המטוס מרוכזים בטיסה אחת אז טסתי זהיר במיוחד... הרבה זמן שלא ביקרתי ב"צלע מתה ל-21". שלא תגידו שלא לומדים דברים חדשים. זה אחד הדברים המהנים בטיסות, אין הביצוע דומה לתכנון...

סכום: מה היה לנו?! תכנון ל-8 טיסות שנסתיים ב-6. 75% ביצוע לעומת תכנון, לא רע. 6 טייסים וטייס אחד בדרך שזכיתי לטוס בחברתם בשלושה מטוסים שונים. אף לא טייסת אחת או סתם לייד. מחדל. מה למדנו?! כשחזרתי משנה בארה"ב עם 180 גיחות, 120 מהן במטוסי קרב נשאלתי איך עשיתי את זה?! תשובתי המחויכת הייתה שתכננתי ל-300.... כוון גבוה ותפגע גבוה. השבוע התיאוריה אימתה עצמה פעם נוספת. ומה על בזבזי האנרגיות?! - ישאלו הציניקים, בשביל זה קנינו סוללות נטענות, תבוא התשובה. אז שיהיו לכולנו טיסות כייפיות ובטוחות וניזהר יחד ממוג האוויר ולא נחשוב שחמישה קשרים צולבת זה ציקלון, הוריקן או צונאמי, מחד, ולא נשכנע את עצמנו ש-CB מפותח עם טיפות גשם בגודל אבטיח מלמליאן זה ענני CU מפוזרים עם ממטרים קלילים, מאידך....

י' כ' ע' ס'

י' ק' ר' נ' ו'