

נחיתות דיוק במצדה וטיסת מכשירים מתחת לפני הים – דוח מקוצר

הקדמה:

חלף קצת זמן מדיווחי האחרון על תחרות תעופתית. אולי חששתי שהקדשתי את הסאה, או שמא נקעה נפשכם מאוסף מילותיי חסרות הקשר, ואולי הדעיכה במספר התגובות ציננה את התלהבותי. ברם, אולם, אחרי "העליהום" על אגודת התעופה, לצלילי הנגימה הקצת זלזלנית ומתנשאת שנשמעה פה ושם, ואחרי הרבה מחשבה על נאומי של עמוס לפידות בכנס האגודה השנתי החלטתי לשנס אצבעותיי ולכתוב.

תחרות הנחיתות:

עשרים מתחרים וכ-15 מטוסים שינסו כנפיהם וכיתתו מנועיהם והגיעו ביום ו' למצדה (בלי לדבר על הגלשנים הממונעים שהגיהו משום מקום פתאום). מטוסים הגיעו בטיסות מרחב (המכוונות "מרשים חריגים"), בטיסות מכשירים (בנתיב הגבוה מעל בן-גוריון), וכמובן בנתיב הרגיל (היפיפה באופן מיוחד בימים אלו). במהלך בוקרו של יום ו' חזינו בערך בשמונים נחיתות!!! בישיבה על הבלקון בהרצליה לוקח חמישה ימי שישי לפחות לחזות במספר דומה (ואתם הרי יודעים שאין אני מיושבי הבלקון ואני לא כל כך שייך לפורמי ימי ו' (לפרקים לצערי...)).

הצפייה בנחיתות הזכירה לי מספר ימים שביליתי בנושאת מטוסים. בכדי לקבל הסמכה להיות מפעיל מערכת הנחתה בנושאת מטוסים (LSO-Landing System Operator) אתה צריך לנתח ולראות בחברת LSO בכיר סרטי וידיאו של 3000 נחיתות לפחות. 2% כנראה כבר יש לי (אם אדוארד יאשר כמובן...). בית ספר מהחיים. אירוע מלמד, מחנך ובניגוד לדעה הרווחת גם די המוני יחסית לאירועי התעופה. 5 מטוסים בהקפה, בלי מגדל ובלי יעל גרמן ובלי מגבלת אורך ורוחב הפינל וכו'. גם מספר הנחיתות שנרשמו במכון הסיסמוגרפי כרעידות אדמה היה יחסית מועט. העירוב בין טייסים ותיקים לצעירים יחסית, או אם תרצו בין המחלקה הגריאטרית למחלקה הסיעודית גם הוא תורם ומפרה. אם לפני כשנה וחצי הייתי המטוס היחיד בעל כנף תחתית שהשתתף בתחרות, הרי הפעם בכל אחד מן המקצים היה לפחות מהיר אחד, שלא לדבר על ה"קוזי" עם יאיר שמאחר ואיני יודע אם לסווגו ככנף עילית או תחתית קיבל מקצה של מטוס בודד (בניגוד לפעם הקודמת בה הוא זכה, הפעם התברג במרכז הטבלה...). הארגון, השיפוט ותהליך קבלת ההחלטות והשינויים בזמן אמיתי התנהלו לתפארת וראויים ל"שאפו" גדול וליישר כוח ענק (בשביל שלא תחשדו שרק מילים טובות בפי, הסנדוויצ'ים ברי שיפור רציני...).

הרהור קצרצר:

בהרצאתו של עמוס לפידות המוזכרת לעיל הוא ציין את מסלול הייסורים (ויה דלרוסה) של עבודת הוועדה שעמד בראשה ואת הקשיים והרמה בה הוא נתקל. נימת ייאוש לא מבוטלת ניכרה בסגנונו לגבי היכולת לשנות ולהילחם במנגנון (הוא הרגיע שיש משרדי ממשלה יותר גרועים...). בגובה 1200 רגל מתחת לפני הים כשחזיתי בכ-50 טייסים מקהילת התעופה הכללית למרגלות מצדה, חשבתי שאם הוא, איש רב פעלים, שמאחוריו מגוון תפקידים בחיל האוויר (לרבות מפקדו) בתקופה הכי מפוארת שלו ותפקיד מפתח באוניברסיטת ת"א, וקשה להאשימו בחזלון אישים ובפטיפט יתר (ומתוך עדות אישית

אני גם יכול לספר שהוא למד פיסיקה מתמטיקה באוניברסיטה ולא משפטים, ר"ל) אז מה אנחנו כי נלין. כמובן שיש להלחם נגד כל החוקים הבלתי הגיוניים, והגזרות המוטרפות שנוחתות עלינו הטייסים, אבל במגבלות הקיים, כל יוזמה, כל הוצאת האצבע מהכיס ועשייה למען גיוון חיינו, ושלא נגהץ בנתיב לחיפה ולראש-פינה, ושיהיה גם קצת ספורט שתורם לרמת הטיסה, ראוי לעידוד ולתמיכה ולחיזוק ידיים.

מכשירים למצדה: מפורט בהמשך.

בשביל הנאה יש לשלם....- טיסת התנדבות עם נוער:

למחרת אירוע מצדה השכמתי קום, הפעם לטוס במסגרת טייסת 10 עם נוער בפרויקט צהלה. גם על נושא זה שרבטתי רבות בעבר, ושוב, האושר והשמחה בפניהם של הנוער שווים כל מאמץ ואין להם תחליף. מאחר והפנימייה של הצעירים ממוקמת בלב ליבו של אזור 8 הרי העסק היה קל עד מאוד. הקפנו את הפנימייה מכל זווית אפשרית, רקדנו סמבה וטנגו פרועים (לכבוד הקובנית והצ'יליאני) וחתמנו במולדובה (סמטנה) לכבוד הצ'כי. כמובן שהרשיתי לעצמי קצת להשתובב כי כזכור "שליחי מצווה אינם ניזוקים...". כל הספור נמשך עשרים דקות, וכמו שכבר אמרתי, זה לא הכסף שאתה תורם, זו תשומת הלב, זו הרגשת הייחודיות, זה הכבוד וההנאה שאתה חולק עם אנשים שלא זכו כמוך.

אני מסיים לפני שאני באמת נסחף.

שבוע מבורך וטיסות בטוחות לכולנו.

” כ ם ”

לוט:

טיסת מכשירים מצדה – יומן מצולם

שיסת מכשירים למצדה:

התמונות מדברות בעד עצמן:

1. בדרך לתל-ארשף 1200 לציאה ל-SID בן-גוריון מהרצליה.



2. יירוט אינטרו:



3. תל-אביב ושדה דוב ממבט אחר:



4. בן גוריון.



5. עטרות – מבט עם געגועים.



6. חרמון מציץ מעל העננים בערך מאזור בן-גוריון



7. נחל דרגות:



8. חליפת גובה 600-רגל (פלנף פלנף...) - "עם הרוח"

