

חציית האטלנטיק בחסות ענן האפר הוולקני אפריל 2010

מאת מיכה גוטשטדט, רשיון ALTP והגדר הליקופטר, מדריך טיסה חד ודו מנועיים ומכשירים, כ 5,200 שעות טיסה.

יצחק אנג'ל יידי, החליט יום אחד שברצונו להיות טייס. ברוח מרוממת התחלנו בתהליך המייגע (אני בהדרכה והוא בלימוד) להשגת רשיון טיס פרטי, בתחילה לחד מנועי ובהמשך לרב מנועי. מסתבר שלמרות "מסלול היסורים" שעבר, כמו כל יתר חניכי, לא נפלה רוחו, "נדלק על הטיסה" ולאחר שחש בטוח דיו על ה"אצטק", החליט לרכוש מטוס משל עצמו. אחרי שאפיין בהתיעצות עם יודעי דבר את הצרכים והדרישות, הגיע להחלטה. הולכים על ססנה 340. חיפושים מיגעים ויסודיים הניבו תוצאה. נמצא המטוס המתאים. ססנה 340/A שעבר שדרוג (RAM 6), N223PA שיקרא בארצנו 4X-UIA.

זוהי "חיה" בעלת 2 מנועי קונטיננטל (Turbo Charged), 335 כ"ס כל אחד, מדוחסת, ממוזגת, עם איוניקה מתקדמת (ללא גלאס קוקפיט) שעברה טפולים קוסמטיים וטכניים במשך יותר משלשה חודשים בדאלאס טקסס.

יצחק, למרות החוויות "הטראומטיות" שעבר בהשראתי, בחר דווקא בי ובקש ממני לטוס לארה"ב ולבצע יחד עמו את ההעברה לארץ. בעבר עשיתי את המסלול 3 פעמים ושמתתי להזדמנות לעשותו שוב לעת עדנה. חשתי מוכן לבצע את המשימה, הן מבחינה מקצועית והן נפשית והאמת צריכה להאמר, המשימה אינה קלה משתי הבחינות.

אחד המומחים בארה"ב למטוסי ססנה דו מנועיים, הוא ג'רי טמפל (www.jtatwins.com) טייס הליקופטר במלחמת וייטנאם בעל אות "לב הארגמן" שעבד שנים רבות במפעלי ססנה וכנציגה.

בתבונה עשה יצחק שבחר בג'רי לבצע עבורו את בדיקות הקניה (שהן פרק בפני עצמו), את הרכישה ואת הכנת המטוס למתאר שבחר יצחק ולהכנה לטיסה לארץ.

התכנית הבסיסית הייתה כלהלן:

- יצחק מגיע לארה"ב לומד את המטוס ומקבל מג'רי מספר שעות הדרכה באויר. (יצחק מחזיק ברשיון אמריקאי מבוסס על הרשיון הישראלי. לפי התקנות האמריקאיות, אין צורך בהסבה לכל סוג מטוס. ברגע שהנך מחזיק ברשיון לרב מנועי אתה רשאי לטוס על כל סוגי המטוסים הרב מנועיים, עד 5,700 ק"ג).
- לאחר מכן יצחק עובר הדרכה בסימולטור הכוללת חרומים משמעותיים, כמו אובדן דחוס או אובדן 2 מנועים.
- אני מגיע לארה"ב ומתחילים את הטיסה לארץ. בשלב הראשון, בתוך ארה"ב אני מודרך על ידי ג'רי להכרת המטוס (אחרי שלמדתי היטב את הספרות) ולצבירת 15 שעות הנדרשות לפי התקנות שלנו כדי להדריך על סוג מסוים של מטוס. למעשה אין לנו בעיה תחוקתית שכן גם אני מחזיק ברשיון אמריקאי.
- בשלב ב' יצחק מטיס בכסא שמאל ואני מפקח מימין.

התכנית אמנם התבצעה, אך עם שנויים קלים. פגשתי את השניים באורלנדו, אליה הגיעו ג'רי ויצחק בטיסות ההדרכה והכיף. יצחק סיים את ההדרכה בסימולטור ושמונו פעמינו לדאלאס טקסס, לתקונים והשלמות הטפול בבעיות שהתגלו תוך כדי טיסה.

אני מטיס, ג'רי לידי. המטוס מתיחס אלי בחביבות, אם כי לא בסלחנות. זהו בהחלט מטוס "שצריך להטיס אותו". משקל המראה מירבי יחסית גבוה, lib 5,990, המנועים אמנם אימתניים, 670 כ"ס ביחד אבל צריך לקחת בחשבון השהיה קלה בתגובה למצערות, דבר המחייב יתר תשומת לב וזהירות בגישה הסופית לנחיתה. ההגוי קל והתגובות מיידיות. היציבות על ציר העלרוד לא משהו. גם במזג אויר שקט לחלוטין המטוס לא יחזיק כנפיים ישרות לזמן רב ומשנכנס להטיה לא מתקן כמו מטוסים עם דיהדרל גבוה. לעומת זאת הטייס האוטומטי מתפקד בכל הפונקציות כולל גישת Altitude Pre select ו IL5 ומגיב היטב למרות היותו מדגם ישן.

אורלנדו, פלורידה למרידיאן, מיסיסיפי. NM 450 שעתיים וארבעים דקות. מזג האוויר סוער, אין התקררות ואין סופות רעמים. באמצע הדרך הטייס האוטומטי מפסיק לעבוד. לא עוזרים כל הנסיונות ואני מטיס ידנית. על הקרקע מנסים שוב להפעיל את הטייס האוטומטי, אך הוא מגיב בהוצאה חלקית של ה (Flight Director) FD ומסרב לפעול מכל וכל. מרידיאן, מיסיסיפי הנה תחנת תדלוק בלבד ואנחנו מסייעים ל-FBO.

כאן אולי המקום לספר על נפלאות ה FBO (Fixed Base Operator). זהו "מוסד" שאיננו מכירים בארץ. הוא מספק שרותי תדלוק ועליהם רווחיו וכדי למשוך לקוחות מספק שרותים נוספים חנם כדי הדמיון הטובה. כל אחד ושרותיו. מזון קל, חדר מנוחה, מחשבים לבדיקת מזג אוויר, טלפונים חופשי, דוחות מזג אוויר, הגשת תכניות טיסה, הסעות ולפעמים גם מכונית לשמושך (Curtsey Car).

מתדלקים וממשיכים לאדיסון, טקסס בסיס הבית של ג'רי. למרבה הפלא הטייס האוטומטי מתחיל לעבוד בלי להסביר את מהות התקלה. עד היום כ NM 7,500 של טיסה כשהוא מופעל רוב הזמן, תפקד ידידנו בצורה מושלמת ולא ציף אפילו פעם אחת. בשביל מה יש חברים!?

אנחנו טסים ב FL210 (21,000 רגל לפי לחץ סטנדרטי). בארה"ב אפשר לטוס VFR עד גובה של 18,000 שם עוברים ל IFR ושמוש ב Flight Level. ג'רי רגיל לטוס בסטינג של 30 אינץ' לחץ סעפת ו 2,300 סל"ד. צריכת הדלק בנתונים אלה היא כ 35 גלון לשעה ומהירות האוויר האמיתית TAS190. אני מעדיף סטינג אחר אך פועל לפי הנחיות ג'רי. נדון בנושא מאוחר יותר.

הלילה יורד וסופות רעמים משתוללות כ 10-15 מייל מאתנו בשעה 1 שלנו וקצת מתחתנו. המחזה מרהיב ואני אומר ליצחק בעברית: "לו היינו נכנסים לדבר הזה לא היה סכוי שנשרוד יותר מדקה". הרוחות לא ממש לטובתנו ואנחנו נוחתים באדיסון (עיירה צמודה לדאלאס), אחרי כ NM 410 וכשעתיים וחצי טיסה.

תקלות, השלמות, שפורים ו"שפצורים" החזיקו אותנו באדיסון עוד 4 ימים (5.5.10). לאחר טיסת נסוי באזור, חזוקים והעמסה, יצאנו בדרך לארץ. ג'רי, יהודי יקר, מצל את ההזדמנות ומצטרף אלינו לטיסה על מנת לפגוש את חברתו ווסנדרה המגיעה בטיסה מסחרית לארץ הקודש.

טיסה של כ 4:00 שעות, NM 880 לצ'רלסטון ווסט ורג'יניה. יצחק מטיס וג'רי על ידו. עזרתו של ג'רי בטיסות בארה"ב היתה רבה ומועילה. נתחיל בנושא הרדיו. רבים מאתנו מנוסים בטיסות בינלאומיות ובנוהלי והבנת הדבור ברדיו. ארה"ב היא ספור אחר. הנוהלים שונים וכך גם המונחים. (לפמי שנים באחת מטיסותי בארה"ב ביקשתי מהפקח בשדה תעופה QNH. משלא הבין ביקשתי Barometric Pressure ומשלא הבין שוב הבנתי אני, Altimeter Setting פתר את הבעיה). המונח דצימל נקרא כאן Point ההקפה, Traffic להתיישר, In Position ועוד כהנה וכהנה.

כל אלה נלמדים במהרה אך הבעיה העקרית היא מהירות הדבור. גם אלה מאתנו ששולטים היטב בשפה האנגלית יתקשו להבין את שטף ההוראות הנורות בצורות מהירים. גם כאן לא נורא, אפשר לבקש בנמוס "Say again slowly please" אבל באזורים עמוסים, הפקחים אינם מחכים ל Read Back ועוברים בשטף ממטוס למטוס. אם לא הבנת ואתה לא מבצע, אתה בצרה, ולעתים גם בסכון.

בחירת השדות לנחיתות ביניים נעשתה גם היא על ידי ג'רי ואלה הוכחו כנוחים ויעילים. אחרי תדלוק עוזבים את צ'רלסטון לכוון בנגור. אני משמאל וג'רי מימין. הטיסה די שגרתית FL 210, אני משנה את הסטינג ההסטורי ומוריד ל 28 אינץ'. הדלול מביא אותנו ל 32 גלון שעה והירידה במהירות כמעט אפסית. בסופו של דבר הגענו לסטינג הסופי, 27 אינץ' לחץ סעפת ו 2300 סל"ד. צריכת הדלק 30 גלון לשעה והמהירות יורדת בפחות מ NM 5. הוספנו כשעה ל Endurance והפסדנו 5 מייל. נראה כעסקה טובה מה עוד שיש לנו רוח גב קלילה ואנחנו נוחתים לאחר 3:20 שעות וכ NM 690 בבנגור, מיין.

כאן אנחנו כבר בצפון האכזר. קר מאד והגשם טורדני. לינת לילה במלון בשדה התעופה ומתחילים יום חדש.

אנחנו עדיין בארה"ב ואולי עוד מלה על השרותים היעילים המוענקים לטייס. ה FSS (Flight Service Station) נעלמו ובמקומם השרות מתבצע במלואו בטלפון. מכל טלפון בארה"ב וקנדה אתה יכול לחייג בשיחת חינם למוקד תדרוך(מודיעין טיס). אתה מוסר את המידע הבא: מקומך, לאן אתה מתכנן לטוס ובאיזה גבהים, סוג המטוס והמדקדקים מציינים גם את סוג הרשיון שלהם, פרטי מסחרי ATP וכו'. הקטע הראשון של השיחה מתמקד במזג האוויר. התדריך "מטייל" בכל מקורות המידע והנתוח של מזג האוויר ונותן לך תאור מדויק, ככל שזה אפשרי, של מזג האוויר הצפוי. לעיתים הוא יציע לך לבחור בנתיב אחר שהוא נוח יותר או עדיף מבחינת משטר הרוחות. אחרי שהגעת למסקנה והחלטת איך ברצונך לטוס, אתה יכול להגיש לתדריך את תכנית הטיסה. היופי כאן הוא בכך שאתה יכול לטוס IFR בקיום ישרים ולא בנתיבים (ברוב המקרים), דבר שמקצר את הדרך ומקל מאד על הטייס. תכנית הטיסה שלך נקלטת מיד במגדל המקומי (אין צורך לחכות חצי שעה) ומיד בהתקשרות הראשונה אתה מקבל מרשה.

יוצאים לדרך, התחנה הבאה גוסביי (Goosebay), קנדה. מזג האוויר אינו מסביר פנים במיוחד. טסים בעננות שטוחה ולא מפותחת (סטרטוסים) וטמפרטורות של 25-30 מעלות צלסיוס.

מערכת הדלק של המטוס היא אופיינית "ססנה" דו מנועיים. מיכלי קצות הכנף הם המיכלים הראשיים ומכילים 100 גלון. מיכלי העזר (AUX) במרכז הכנף 63 גלון ומיכלים הקבועים בנאסלים, אחרי המנועים (Locker Tanks) 40 גלון. בסה"כ 203 גלון דלק לשמוש (Usable). שיטת ההפעלה קצת מסורבלת אבל "זה מה יש". (1) ממריאים על המיכלים הראשיים ומשייטים כשעה. (2) מפעילים משאבות העברה המזרימות את דלק הלוקרים למיכלים הראשיים. לוח ההתראות מראה שהמשאבות בפעולה. ההעברה לוקחת כשעה ועם סיומה נכבים אורות ההתראה ימין ושמאל. זה הזמן להחזיר את מפסקי המשאבות למצב Off המשאבות הפסיקו לפעול כאשר נגמר הדלק במיכלים. (3) טסים עוד כשעה, מודאים שכמות הדלק במיכלים הראשיים הגיעה לכמחצית ומסיימים את בוררי הדלק ל AUX, אחד אחרי השני כאשר משאבות הדלק מופעלות (במצב LOW). לאחר שבטוחים שהמנועים מקבלים כבר דלק ממיכלי העזר ואין הפרעות זרימה מכבים משאבות. הדלק זורם אמנם למנועים אך חלק ממנו חוזר למיכלים הראשיים (לכן דאגנו לוודא שיש בהם מקום). נורות מתחת למדי הדלק מסמנות ש ה AUX בפעולה. יש הנוהגים "לייבש" את מיכלי העזר. אני נגד השיטה, אלא אם אין ברירה וקצרים מאד בדלק. מתוך הנסיון וממדי הדלק אנחנו יודעים מתי מתקרבים לסוף המיכל וזהו הזמן לבצע העברת הבורר בחזרה למיכל הראשי. עם החזרה אמורות נוריות ההתראה לכבות. ומה אם העברנו ונורית אחת לא נכבית, כפי שקורה לנו? המשמעות היא שאנחנו צורכים דלק ממיכל העזר שעוד מעט יגמר ואנחנו נשאר עם הרבה דלק במיכל הראשי אך עם מנוע דומם (Fuel Exhaustion).

היות והכשל הוא מכני יכולה להיות אחת משתי סיבות. שבר, מה שלא נראה כך היות וחשנו בהתנגדות נורמלית של הבורר, או קפיאה. ג'רי אומר שהוא מכיר את התופעה ולאחר קבלת רשות והנמכה של כ 3,000 רגל נפתרה באמת הבעיה. סה"כ טסנו כ 600 NM ולאחר 3:00 שעות אנחנו נוחתים בגוסביי. נוהל חדש נקבע: "בהפעלת מיכלי עזר בגובה רב, מעבירים את הבורר למיכל הראשי כל רבע שעה לדקה או שתיים ואז חוזרים למיכלי העזר".

הטמפרטורה כ 3 מעלות על הקרקע. גשם בלתי פוסק ולפתוח מיכל דלק ללא כפפות נראה כמשימה בלתי אפשרית. מכינים את המטוס למחר, בודקים כל דבר פעמיים. **כאן מתחיל הספור האמיתי**, יוצאים לחציית האוקיינוס. התכנית היא לצאת עם שחר לנרסאסואק, גרינלנד לתדלק ולטוס לרייקיאויק, איסלנד.

נרסאסואק הוא שדה מיוחד במינו. הוא נמצא בדרום מערב גרינלנד בקצה של פיורד כשמסביבו הרים המקשים ומסכנים מאד את הגישה ואת ההליכה סביב בעת הצורך. גישת המכשירים מבוססת על NDB ו DME (ללא VOR או LOCALIZER). נחתתי בעבר בנארסאסואק בתנאי ראייה מלאים וניסיתי לדמיין לעצמי איך זה היה נראה ב IMC, מפחיד. בהכנות לטיסה בצעתי בסימולטור כמה גישות מכשירים לנרסאסואק תוך הכנסת נתוני מזג אוויר גרועים. נראה מאד אתגרי !!!

אנו עומדים עכשיו בפני שני "אויבים" אכזריים. האחד הוא מזג האויר ובעקב בעיות התקררות. והשני לא עלינו, ענן האפר הוולקני מאיסלנד שמתפשט בהתמדה ומשנה כוונים וגבהים בכל שעה.

התחזית למחר לא מבשרת טובות. רום ההתקררות (Freezing Level) 7,000 רגל ותנאי התקררות עד 14,000 רגל. המטוס מצויד אמנם באמצעי מניעת התקררות (De Icing) ומורשה להכנס בידעין לאזור שבו ישנה התקררות (Known Icing) אבל אנחנו "אנשי המדבר" מעדיפים שלא להעמיד את הציוד במבחן. כדי להוסיף חטא על פשע צפויות רוחות קרוב ל"אף" בעוצמות של 50 עד 80 קשר. כמובן שעד למחרת יכול מזג האויר להשתנות וההחלטה היא להגיע למחרת מוקדם לשדה לבדוק את מזג האויר ולקבל החלטה.

בפעם האחרונה שהייתי בגוסביי ישנתי במלון הכי טוב בעיר. אכסניית הנוער העלובה ביותר בארץ נראתה טוב יותר ממנו. הפעם הפתעה. ישנו במלון חדש, סביר מזג האויר על הקרקע קר וגשום, ללא שינוי.

למחרת חל שנוי מה במזג האויר אולם עדיין מנשבות רוחות שרכיב האף שלהם מגיע ל 50 קשר, מסוכן ואנחנו דוחים בעוד יום ואחריו בעוד יום.

שגרה יומית – קמים ב 05:30 ארוחת בוקר ב 06:00 עוזבים את המלון אבל עושים הזמנה לאחר הצהריים. אם נטוס תבוטל. שוב בודקים מזג אויר, מפות ועדכוני ענן האפר הוולקני. משוחחים עם טייסים שמחכים כמונו ומגלים שיש טייסי העברה שמתכוונים לצאת. "יהי האל עמם".

סוף סוף מזג האויר גבולי אך מאפשר טיסה. האפר לעומתו מתפשט ומכסה את דרום גרינלנד. מקבלים החלטה לשנוי מסלול. צפונה לסונדר סטורם (SondreStormFjord) וממריאים. גשם ועננים אך אף לא CB אחד מסביב. עוברים את שכבת ההתקררות בשלום ומטפסים שוב ל FL210. הטמפרטורה החיצונית -27 ובמטוס נעים וחמים. החמום מגיע משני מקורות. האחד ממערכת הדחוס. בדרך כלל זה מספיק כדי להביא את התא לטמפרטורה נוחה, במיוחד אם אתה מעל העננים והשמש מחממת את המטוס. לתגבור בטמפרטורות חיצוניות קיצוניות ישנו מבער המחמם אויר ומשנה את התמונה תוך דקות מהפעלתו.

הרוחות סלחניות ואנחנו נוחתים לאחר 4:15 שעות כשמאחורנו כ NM 870.

אנחנו ביום ה 11 מתחילת המסע באורלנדו. היום מתחילים להתקרר לאירופה. איסלנד מחכה לנו. האמנם? מזג האויר סביר אך "הענן" שוב מכתוב. נחיתה אך ורק ברייקיאויק. ממריאים מסונדרסטורם ומטפסים שגרת לגובה FL 210. שיוט נורמלי אך לפתע מתחיל מנוע שמאל "לגהק". חותך מידי פעם וממשיך לפעול. משאבת דלק לא עוזרת ובדיקת מגנטו מלמדת שהמגנטו השמאלי או אחד הפלגים שבק. ההחלטה מיידית, חוזרים. הטיסה חזרה מלווה בגיהוקים אך לא מתעוררות שום בעיות ואנחנו נוחתים שוב אחרי כ 1:30 שעות ו NM 300 "מבוזבזים" בסנדר סטורם.

התייעצות טלפונית עם המהנדס הראשי של בית המלאכה שהכין את המטוס והמסקנה שלו היא ברורה. המגנטו במטוס הזה מדוחסים. לפעמים בגלל בריחת דחוס מתחילה תוסעה של "חתוך" במנוע. התופעה לא מסוכנת וגם לא גורמת נזק למנוע. הוא מציע לבדוק את המגנטוס ולוודא שכל הצנרת מהודקת ואין דליפות.

סונדר סטורם נראית כעיירת כורים בצפון אירלנד. קר אפור וקודר. במקום עוברים ומתאכסנים בעקר טיילים וטרקרים שחוצים את גרינלנד ברכב וברגל. האכסניה בהתאם אך אנחנו ישנים טוב.

למחרת מפרקים את הקאולינג ו...בינגו, האום בכניסת צנרת הדחוס לאחד המגנטוס פתוח. מפתח חצי, חצי סבוב, הידוק ומרכיבים את הקאולינג.

חוזרים ל FL 210 . אין חיתוכים ואין גיהוקים. הבחור צדק. ממשיכים בטיסה כאשר אנחנו מאזינים ורושמים התראות מזג אויר (SIGMETs). אלה מגיעים בצורה של קואורדינטות שתוחמות את אזור הענן. כדי להספיק לרשום יצרתי לי טבלה עם כותרות ובאמת בעזרתה הצלחתי להסתדר. לדוגמא:

N	W	N	W
60.0	35.3	60.4	33.0

את הנקודות מעבירים למפה, מחברים בקו ומקבלים את האזור המוכה. במקביל יש להתייחס גם לגובה המדווח.

ללא ארועים חריגים נוחתים ברייקיאוויק NM 730 ו 3:45 מסונדרסטורם.

פה כבר אין FBO אבל יש "General Aviation Terminal" וכאן מציעים לנו מלון מצויין בעיר עם הנחה של 30% ושדרוג. יחי השנוי המרענן. המלון אמנם היה כזה וכך היתה גם ארוחת הערב במסעדת דגים הומה.

צריך להכנס לאירופה. הבדיקות למחרת מראות שהנקודה המתקבלת ביותר על הדעת היא וויק, סקוטלנד (WICK). אין לנו בעיות מזג אויר מהותיות ועכשיו אנחנו צריכים להשמר אך ורק מפני הענן (התכנית המקורית הייתה גלאזגו אבל הענן לא ראה זאת בעין יפה). משוחחים בטלפון עם אנדרו בוויק והוא מוכן לעשות הכל בשבילנו, העקר שנגיע. אני מבטיח שאנחנו כבר בדרך ומבקש שיכין לנו תכניות טיסה מוויק לתל אביב, שני לגים ביום NM 700 כל אחד.

יוצאים מאיסלנד יצחק טס אני לידו וג'רי מנמם מאחור. אין הפתעות ולא אירועים מיוחדים. עם מעבר חוף אנחנו רואים בצד ימין את הר הגעש מעשן בכבודות. המראה מרהיב אך ההתמרות הלא פוסקת של האפר מעוררת חלחלה. רוח צד מאיטה אותנו ומורידה את מהירות הקרקע לסביבות 180 קשר, דבר שאנחנו לא רגילים ולא אוהבים לראות. NM 640 ו 3:35 שעות מאחורינו ואנחנו נוחתים בקלילות בוויק.

אנדרו מקבל את פנינו והתכנית שאנחנו מסכימים עליה יחד היא, וויק – ברלין – בלגרד – רודוס – תל אביב.

כבר אחר צהריים ואנחנו שועטים לעבר ברלין (שדה שונפלד). הדווחים ברדיו לגבי הענן לא מעודדים ואני שומע טייסים המדווחים על אפר בגובה 20,000 רגל. אנחנו מנמיכים ברשות ל 19,000 ואחר כך ל 17,000 רגל רואים ממש את האפר אולם הוא דליל, לא מאיים ומעלינו. בהמשך הדרך נראה אותו שוב בצורה דומה. ברלין שואלים אם אנחנו Y "equipped" ואנחנו משיבים בחיוב. המדובר הוא במכשיר רדיו עם הפרשי תדרים של Khz 8.33. זוהי דרישה אירופאית ממטוסים הטסים בגובה של יותר מ 18,000 רגל. הרוח עדיין בלרעתנו ואנחנו מבצעים נחיתת לילה בברלין, NM 670 ב 4:10 שעות.

Holiday Inn ליד השדה לא מכזיב ואנחנו מצליחים לאכול ארוחת ערב 20 דקות רפני סגירת חדר האוכל ב 11 בלילה.

יום 14. עוזבים את ברלין בערפל וראות מוגבלת ומטפסים לגובה האהוב עלינו. ג'רי קורא ל 21,000 רגל ה Sweet Altitude של המטוס הזה. אני לא משוכנע בכך אבל יהיה מספיק זמן לנסות גבהים שונים ולהגיע למסקנות. הרוח נגדנו ואנחנו משייטים ב 160 – 170 קשר. העננים מגיעים עד גובה 21-22 אלף רגל. קומולוסים לבנים ויפים, כמעט מזמינים. אנחנו מתרגלים עקיפת עננים ומצליחים להשאר בגובה מבלי להכנס אליהם. לקראת ההתבהרות אני עונה ליצחק באופן מעשי על השאלה מדוע לא לעבור דרך הענן. לפנינו מתנשא קומולוס נאה, לבן ואנחנו ב 90% הגובה שלו. אני מבקש מיצחק לעבור דרך הענן וכמובן שאנחנו מקפצים כגדיים ותוך שניות צוברים קרח קל. השהות בענן כ 10 – 15 שניות מספיקה להבין את המשמעות, זהו ענן עם פעילות נמוכה. לאחר ההדגמה אנחנו מתחילים לתכנן את ההנמכה לבלגרד.

הפעם ננלמד להשתמש ביכולות המטוס וננמיך ב 1,000 רגל לדקה ולא ב 500-700 כבעבר. נזהרים לא לתת למנועים להתקרר ומנמיכים במהירות של KIAS 170 לכוון בלגרד. נחיתה ILS שגרתית בהנחיית מכ"ם ללוקלייזר. עוד NM 530 ו 2:50 שעות טיסה. דלק, מזג אויר, תכנית טיסה ולרודוס. אנחנו כבר בבית. טיסה שגרתית מעל הים האגאי. חולפים מעל סלוניקי, לימוס, לסבוס וסמוס נכנסים לים התיכון ומתחילים בהנמכה. התרגול הקודם השתלם. הפקח מורה לנו "Maintain high speed" ואננו מבצעים הנמכה מהירה וגישה הנקראת אצל האמריקאים "Decelerating approach". נחיתה נאה על 07 ולחניה NM 620 ב 3:30 שעות. אנשי אולימפיק מקדמים את פנינו ודואגים לכל הסידורים. אם יש עוד מישהו שלא יודע, אולימפיק מעניקה 50% הנחה בדמי הטפול לחברי AOPA. אינני יודע אם יקבלו את הכרטיס הישראלי של האגודה, אבל עם האמריקאי זה עובד. ארוחת ערב ביוון והטיסה לישראל לא שייכים למאמר הזה. להשלמת התמונה עוד NM 420 ו-2:10 שעות ואנחנו בתל אביב.

לסכום, אחד הדברים המעניינים במסע כזה הוא לראות את ההבדלים בהתייחסות הרשויות, בנוהלים, בנוהגים ובאמצעים בארצות והיבשות השונות. אין כמובן שניים לאמריקאים בכל הקשור לתעופה בכלל ולתעופה הכללית בפרט. אולם, גם אירופה עומדת במקום לא רע ואני מקווה שאנחנו, שלצערי נמצאים עדיין רחוק מאחור, נשכיל ונצליח להדביק את הפערים.

מרחקים ונתיב במעגל גדול (כמעט זהה לבצוע):

12 segment path:			7451 nm
KMCO (28°25'46"N 81°18'32"W)	KMEI (32°19'57"N 88°45'07"W)	303.0° (NW)	451 nm
KMEI (32°19'57"N 88°45'07"W)	KADS (32°58'07"N 96°50'11"W)	277.5° (W)	411 nm
KADS (32°58'07"N 96°50'11"W)	CRW (38°22'23"N 81°35'35"W)	62.2° (NE)	811 nm
CRW (38°22'23"N 81°35'35"W)	KBGR (44°48'27"N 68°49'41"W)	52.0° (NE)	691 nm
KBGR (44°48'27"N 68°49'41"W)	CYR (53°19'09"N 60°25'33"W)	29.9° (NE)	608 nm
CYR (53°19'09"N 60°25'33"W)	BGSF (67°01'01"N 50°41'22"W)	15.3° (N)	872 nm
BGSF (67°01'01"N 50°41'22"W)	BIRK (64°07'48"N 21°56'26"W)	90.2° (E)	730 nm
BIRK (64°07'48"N 21°56'26"W)	EGPC (58°27'32"N 3°05'35"W)	113.5° (SE)	640 nm
EGPC (58°27'32"N 3°05'35"W)	EDDB (52°22'48"N 13°31'21"E)	115.7° (SE)	673 nm
EDDB (52°22'48"N 13°31'21"E)	LYBE (44°49'06"N 20°18'33"E)	146.6° (SE)	528 nm
LYBE (44°49'06"N 20°18'33"E)	LGRP (36°24'20"N 28°05'10"E)	142.2° (SE)	616 nm
LGRP (36°24'20"N 28°05'10"E)	LLSD (32°06'53"N 34°46'56"E)	125.7° (SE)	420 nm

