

טיסה בארץ האלפים - יוסי לוי



למי שאינו יודע, לפני כחודש, בערב חג המולד, החליט נכדי הרביעי שהוא בנו בכורו של בני השני, לצאת לאוויר העולם. אלה שהוא החליט לעשות זאת לא בישראל, אלא בשוויץ וליתר דיוק בציריך. אני כסבו החלטתי לצאת לחו"ל ולבקר אותו, והמועד המתוכנן היה במחצית השנייה של ינואר 2010, ובפועל זה נדחה לתחילת פברואר 2010. כמובן כאשר החלטתי לנסוע ניסיתי באותה הזדמנות לתאם ביקורים נוספים, כגון את הורי כלתי, נציגי אגודת התעופה (AOPA) השוויצרית שאותם פגשתי לראשונה במטס השלום לירדן שהתקיים בשנת 2008 ושכאשר ציינתי בפניהם כי בני מתגורר בשוויץ, הם כמובן ביקשו שכאשר הגיעה לביקור אצל בני ליצור עמם קשר וכמו כן גם לצאת לטיסה קצרה בשמי שוויץ. בכדי לממש את הטיסה פניתי ליו"ר אגודת התעופה השוויצרי לשעבר העונה לשם רודולף

גרבר Rudolf Gerber, היות ולא ידעתי כי סיים את תפקידו, וזה האחרון הפנה את הפנייה שלי ליו"ר הנוכחי העונה לשם דניאל אפולטר Daniel Affolter והוא הורה את מנהל האגודה בחור

ביום הטיסה



בשם פיליפ האוסר Philippe Hauser שהוא גם במקרה, או לא, גם מדריך טיסה מורשה ובוחן חניכי טייס מטעם רשות התעופה השוויצרית. זה האחרון, לאחר שקיבל את הפרטים הנדרשים, ביניהם ימי השהות שלי והימים הפנויים לטיסה, קבע בדרך מקרה את הטיסה ליום ד' ה- 4/2/10 לשעות הצהריים ואף דאג להזמין/לשריין מטוס C-152 לאותו יום, כאשר הוא ציין בפני יותר מפעם אחת כי הסיבה העיקרית ואולי היחידה שתמנע ממני לטוס יהיה מזג

אחרי יום הטיסה

האוויר. ימים לפני מועד הטיסה דווחתי ע"י פיליפ, כמו גם ע"י בני, כי מזג האוויר בשוויץ, הוא החורף הקשה ביותר שהיה להם מזה זמן רב, שכולל ימי שלג רבים וגם ערפילים, עד כדי כך קשה שאפילו

חסר להם מלח להמיס את השלג, כך שהטיסה המתוכננת שלי הייתה בגדר אולי או בספק? יום לפני הנסיעה בדקתי שוב מזג אוויר וגם אז נאמר לי כי בימים האחרונים היה כל הזמן שלג וביום הבדיקה יורד רק כל היום גשם, וכך היה באמת כאשר הגעתי בפועל לשוויץ, אלה שכנראה המזל העיר לי פנים ובבוקר הטיסה התעוררתי וראיתי כי השמיים בהירים, ללא זכר לענן כלשהו ואפילו גשם לא יורד, ובשעה היעודה הגיעה פיליפ לאסוף אותי לנסיעה לשדה היציאה. חשוב לציין כי למחרת בבוקר התעוררתי ליום ערפילים וגשם כל היום, משמע כי דחייה אפילו של יום, הייתה נמנעת ממני טיסה זו.



בגלל וועידת הכלכלה העולמית שהתקיימה בשוויץ בימים אלו, היו כל שדות התעופה הגדולים עמוסים מאוד, ולכן לא היה ניתן לצאת משדה התעופה של ציריך, ושדה היציאה המתוכננת לטיסה הייתה משדה קטן הנקרא בוטוויל (LSZU)) הנמצא במרחק של כשעה נסיעה מציריך, לכיוון מערב, שהוא למעשה שדה דשא שכמובן עקב מזג האוויר היה מכוסה כולו בשלג ולכן גם לא ניתן לראותו מהקרקע, אלה רק מהאוויר, כפי שתראו בתמונה הבאה.

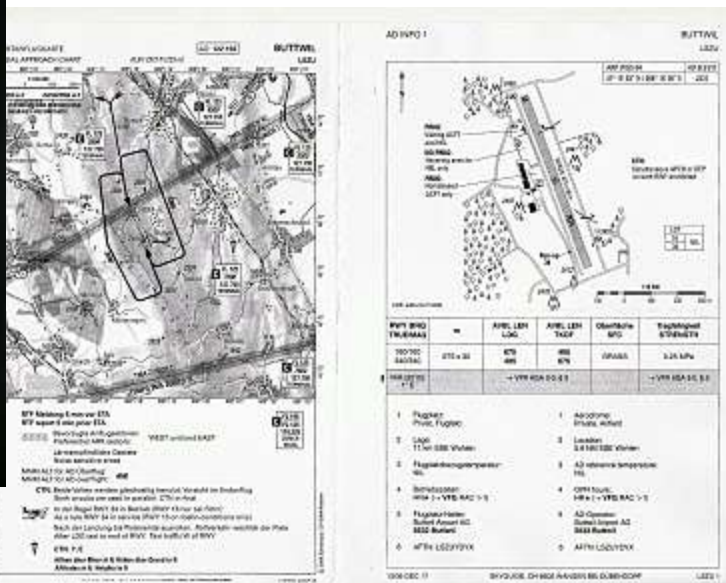


לאחר התארגנות קצרה וסיוור קצר במקום, שעליו נדבר אחר כך, כולל הסתכלות על מפת התעופה של שוויץ וזיהוי השדה וקביעה כללית של כיוון הטיסה, נכנסנו להנגר, ושם עמד לו המטוס מוכן ומזומן לטיסה, וכל מה שנותר לעשות זה לבדוק את המטוס לפני טיסה, לפתוח את דלתות האנגר, לדחוף את המטוס החוצה ולהניע ולטוס. חשוב לציין שהמטוס היה מתוחזק להפליא ולוח השעונים כלל GPS למרות שלא השתמתי בו.



אתם בטח שואלים את עצמכם, מה לגבי תדריך טיסה, מירשה טיסה וכו', אז על זה נדבר אחר כך ותופתעו לגלות כמה דברים מעניינים. טוב אז מניעים, מתחילים להסיע לכיוון תחילת המסלול 34 ובתוך כך עושים בדיקת קשר אם המשרד ומודיעים כי יוצאים לטיסה וחוזרים לנחיתה. לאורך מסלול ההסעה עושים בדיקות אחרונות של מגנטו וכו' ואז מסייע לתחילת מסלול וממריאים. ראה תמונת דפית השדה.

חשוב לדעת כי בהמראה ע"ג שלג, בגלל החיכוך הגבוהה צריך למשוך סטיק לבטן כך שגלגל האף התרומם, בדומה מאוד להמראה ע"ג מים, ואז אחרי זמן קצר נמצאים האוויר, ולאחר ההמראה מפנים את האף לכיוון כללי דרום-דרום מערב לכיוון האלפים השווייצריים, כאשר היעד הראשון הוא בסביבות אגם המראה שראים מלמעלה מיד לאחר ההמראה הוא מראה מרהיב, של לבן ושחור, כאשר ההרים נראים מרחוק במלוא הדרם. מזג האוויר היה יציב מאוד, והאזהרה היחידה שקיבלנו היא לגבי רוח הרים יורדת שעשויה להתפתח בהמשך היום, רוח שהיא מאוד מסוכנת לטייסים ובטח למטוסים קלים, היות והיא רוח מערבולית שיכולה להפוך את המטוס, ולאור כל אלו הטיסה הייתה חלקה ולא הפרעות כלשהן וכל



מה שהיה צריך זה ליהנות מהנוף הנשקף מחלונות המטוס. הגובה המירבי של הטיסה היה 8500 רגל ולגובה הגעתי בהדרגה בהתאם לפני השטח. מצ"ב כמה תמונות ואת כל השאר ניתן לראות בלינק הבא
<http://picasaweb.google.com/shark4162/FlyingInSwitzerland?feat=directlink>

כאשר כבר הגענו לאלפים ואחרי כ- 45 דקות של טיסה, הרגשתי לראשונה את הרוח היורדת מההרים, וזה היה הזמן להחליט כי חוזרים חזרה לשדה לנחיתה. לקראת הנחיתה ציין בפני פיליפ כי אני חייב לבוא ישר ולא להחליק על הצד, בדיוק כמו במטוס ימי, כי אחרת אני יכול להתהפך וכמו כן כי אין אני צריך להשתמש בבלמים כי השלג יוצר מספיק חיכוך לעצירת המטוס, וכך לאחר שחלפתי על פני השדה בכדי לצלם אותו מלמעלה, נכנסתי לנחיתה בהקפה ימנית למסלול 34 ואחרי מספר דקות הייתי כבר על מסלול ההסעה בדרך להנגר. מצ"ב מסלול הטיסה ע"ג מפת גוגל וגם כקובץ שניתן לטוס לאורכו באמצעות google earth.

<http://mail.google.com/mail/?ui=2&disp=safe&attid=0.1&th=126a580819243c80&view=att&ik=4395c5ce64>
<http://realattid=%D7%9E%D7%A1%D7%9C%D7%95%D7%9C+%D7%98%D7%99%D7%A1%D7%94+%D7%A9%D7%95%D7%95%D7%99%D7%A5.kmz>



למעשה כאן מסתיימת חווית הטיסה העצמית שלי, אך לא חווית המפגש עם נציגי אגודת התעופה השוויצרית עליה תיכף אספר לכם. אז קודם כל, איך נראה שדה התעופה? בכניסה ישנם קרוואנים של חברי האגודה, שמשמשים אותם בימי הקיץ להתארח במקום ותוך כדי כך גם לטוס, אחר כך יש מצד ימין הנגר אחד ומשמאל יד בית קפה. עוברים את בית הקפה ומגיעים למגדל פיקוח ועליו הנחיות ומחירי טיסה, ומשמאל למגדל ישנם משרדי השדה ובתוכם עמדת מחשב המאפשרת לכל טייס לשאוב אינפורמציה על מזג אוויר בכל העולם או על שדות תעופה, לתכנן נתיב טיסה ומירשה טיסה ואף לפתוח ולסגור טיסה, הלוואי שגם בישראל היו בשדות עמדות כאלו. עם ממשכים בין מגדל הפיקוח ומהמשרדים רואים משמאל שני הנגרים נוספים שבהם נמצאים המטוסים והם גם מכון הבדק של השדה.



אז מה צריך לעשות לפני טיסה? ובכן מעבר להזמנת המטוס ולקבוע לעצמכם היכן אתם רוצים לטוס, לא צריך לעשות דבר. לא צריך להגיש מירשה טיסה, לא צריך לבקש אישור המראה או נחיתה, למעט בדיקת קשר והודעה שעומדים להמריא וחוזרים, או לא, לנחיתה. מחליטים על הקרקע או באוויר היכן לטוס ובאיזה גובה, ולא צריך לבקש אישור מאיש, למעט האזורים הסגורים המצוינים ע"ג המפה שבהם יש כללים של גובה מרבי, וגם שם אם מחליטים לחצות אותם ולא לעקוף אותם, רק צריך לבקש ובד"כ מקבלים אישור לכך. בגמר הטיסה, היות ופיליפ וגם אני היינו רעבים החלטנו להיכנס למסעדה מקומית ולאכול אוכל מקומי, ואחרי כן נסענו חזרה לציריך לפגוש את רודולף ואת דניאל בבית קפה קטן במרכז העיר לחופי האגם, ולשבת בחברותא לשיחת חולין והחלפת דעות. בסיום המפגש הזה שנמשך כשעה, החליט דניאל שהוא עושה לי סיור בחלק העתיק של ציריך, ולאורך כל הדרך סיפר לי על המבנים השונים ובכלל זה ההיסטוריה והסיפורים שמאחוריהם, הסברים שלא היו מביישים אפילו מדריך תיירים, ואחרי סיור של קצת למעלה מחצי שעה, הגענו לאזור התחנה המרכזית והוא המשיך לדרכו ואני חזרה לבקר את נכדי. אני לתומי חשבתי שכאן הסתיים פרק התעופה שלי בשוויץ, אז התבדיתי, היות ולמחרת היום כאשר יצאתי לפגוש את הורי כלתי ולהתארח אצלם, הם לקחו אותי לעיר בשם דובנדורף dübendorf שם ישנו מוזיאון תעופה של כל המטוסים שהיו בשימוש ח"א השוויצרי או מטוסים שנחתו בשמי שוויץ במהלך מלחמת העולם השנייה, של בנות הברית או גרמנים. את

שפע התמונות והסרטונים של המוזיאון ניתן לראות בלינקים הבא

<http://picasaweb.google.com/shark4162/SwizeMuseum?feat=directlink>

מה שיפה במקום שישנו בו מטוס מימי מלחמת העולם השנייה שעדיין טס ומטיס אנשים לסיור ברחבי שוויץ, מצ"ב תמונת המטוס.
להלן פרטי המוזיאון למי שמתכנן לבקר שם Air force center, ju-air, Rundflüge, Üderlandstrasse 255, ch- 8600, Dübendorf טלפון +41 (0)44 8232005 פקס +41 (0)44 8232653 אימייל info@airforcecenter.ch ואינטרנט <http://www.airforcecenter.ch> ומפת ההגעה ושימו לב כי בכיכר לפני הפנייה למוזיאון, ישנם השלטים הבאים ובכלל זה שלט ההפניה למוזיאון

תודות לאנשי אגודת התעופה השוויצרית המזכרים למעלה, עבור המאמצים שעשו לארגן לי את הטיסה וכמו כן לארח לי לחברה, ואני מקווה להחזיר להם באותו מטבע ביוני 2010 במהלך ביקורם בישראל.

הכותב יוסי לוי joseph levy הינו מומחה לאיסלנד iceland, המלווה קבוצות בנהיגה עצמית בלבד, והמתכנן מסלולי טיול לפי מידת המטייל והמשמש כמומחה באתר <http://www.gotravel.co.il> וגם באתר <http://www.briza.co.il> לפניות לכותב @shark4162



לפני שנה בפברואר 2010 עשיתי זאת לראשונה במסגרת ביקור הנכד מיד אחרי הולדתו, והיום סוף ינואר 2011 עשיתי זאת שוב במסגרת ביקור משפחתי וחגיגת יום הולדת שנה לנכדי. כמו בשנה הקודמת, יצרתי קשר מראש עם מנכ"ל AOPA שוויץ מר פיליפ, וקבעתי אתו מפגש לצורך שיח חברים וכמובן גם טיסה בשמי שוויץ במידת האפשר.



כאשר הוא ביקר בישראל ביוני 2010 במסגרת כנס ה-AOPA העולמי, ארחתי אותו, ובמסגרת זאת אף עשיתי לו טיסה, עפ"י מירשה מיוחד, ובגובה נמוך מעל המצדה ומשם דרומה לאורך ים המלח ובהמשך דרך המכתשים ואח"כ המשכנו לירוחם וחזרה לשדה תימן.

ביום שהגעתי לשוויץ הודעתי לו טלפונית על כך, וסיכמנו כי למחרת בבוקר הוא יבדוק את מזג האוויר ובהתאם לכך נראה האם יש אפשרות לטוס ונדברנו לדבר במהלך שעות הבוקר.

בבוקר כאשר דיברנו, הוא אמר כי עפ"י התחזית של השדה בציריך, לא יהיה ניתן לטוס באותו יום וגם עם כן, בטח לא מציריך עצמה אלא משדה התעופה שממנו טסתי בפעם הקודמת, כי המסלול שנמצא בשימוש בציריך הוא מסלול ל- IFR בלבד, אך הוא ציין כי במהלך היום יבצע בדיקה נוספת.

תרשים השדה

אכן לקראת הצהריים, הוא צלצל שוב, אלה שהפעם היו בפיו חדשות טובות, שהמסלול בציריך שונה ולכן ניתן לטוס ממנו VFR וכמו כן למרות העננות ישנם חורים שמאפשרים טיסה, ולכן קבענו להיפגש בשדה התעופה לצורך הטיסה.

כיצד מגיעים לטיסות התעופה הכללית בציריך

בכדי לצאת לטיסה מציריך צריך להגיע לשדה התעופה לחלקו המזרחי, מומלץ לעשות זאת ברכבת החשמלית מס' 10 הנקראת בפי המקומיים TRAM, ויורדים בתחנה האחרונה של הרכבת ליד השדה.

ממשיכים ברגל עם כיוון נסיעת הרכבת עוד כ- 200 מטר ופונים שמאלה ואז רואים ממול בניין של חברת תעופה, מגיעים עד אליו ואז פונים ימינה עוד כ- 100 מטר ורואים בניין שחזיתו חומה ועליו כתוב GENERAL AVIATION, בניין הנראה לפי התמונה המצורפת

כיצד מתארגנים לטיסה

נכנסים לתוך הבניין, ובצד השמאלי של הפרוזדור נכנסים למשרד השני, שנראה לפי התמונה שבהמשך, שם תמצאו מחשבים לתכנון מסלול טיסה והדפסתו, מחשב לבדיקת מזג אוויר וכמו כן מחשב להוצאת נוטאם המסביר אלו אזורים אסורים לטיסה בכלל ואלו שמותרים בהיתר, וכמו כן על הדלפק בצד ישנם טפסים שיש למלא לפני הטיסה, במיוחד כאשר מדובר בטיסת ראייה. ללא אישור טופס זה לא ניתן לטוס בכלל ובטח לא VFR.



מפת/תמונת הנוטאם מכילה אזורים מסומנים הכוללים אותיות ומספרים ואליה מצורפת רשימה המסבירה מהן המגבלות בכל שטח מסומן כזה, ועליה סימנתי את מסלול הטיסה, אך בהמשך תקבלו אותו ביתר פירוט.



אחרי שמסיימים את עבודת הניירת, ואפשר מבלי להגיש מירשה טיסה, עוברים ממול למשרד לבדיקה ביטחונית, ולכן חשוב שהדרכון יהיה אתכם, ואחרי הבדיקה הביטחונית יחכה לכם רכב להסעה עד למטוס שמוזמן.



הכנות המטוס והמראה

אני כאשר הגעתי למטוס הייתי מופתע פעמיים, פעם ראשונה מדרך אחסונו, שכלל כיסויים כנפיים, מעבר לכיסוי הפיטו ועיגון המטוס, ופעם שנייה מרמת התחזוקה של המטוס. קיבלתי מטוס C-172 מאובזר באופן מלא ושמור, כאמור ברמת תחזוקה שאני לא מכיר בישראל.

תמונת המטוס

ביצעתי את הבדיקות הרגילות לפני המראה, וכאשר נכנסתי למטוס המלווה שלי מילא את ספר המטוס בגרמנית וכמו כן האזין ל- ATIS בכדי לקבל את המידע הדרוש על מסלול בשימוש, רוח, מזג אוויר ועוד, ואילו אני התחלתי בהכנות להתנעה כולל שימוש ב- TRIMER.

לפני ההתנעה אין צורך באישור המגדל ורק לאחר ההמראה ביקשנו אישור לנוע למסלול, וקיבלנו הנחיות איך לעשות זאת, הסעתי ונעמדתי בהמתנה אחרי מטוס דו מנועי, וכאשר הוא התיישר להמראה אני נכנסתי לעמדת המתנה, אך עקב עומס בשדה, כבר כאשר הוא התחיל לנוע על המסלול נדרשתי להתיישר להמראה על מסלול 28, כך שמיד אחרי שהוא המריא המראתי גם אני.



מסלול 28

טיסה ברחבי שוויץ

מיד אחרי ההמראה ועוד לפני שעזבנו את תחום השדה פניתי פניית פרסה רחבה מזרחה לכיוון אגם ציריך, וטיפסתי לגובה 3500 רגל, המשכתי לאורך הגדה הצפונית של אגם ציריך, כי אסור לטוס לאורך הגדה השנייה, ומשם המשכתי לצפון מזרח לכיוון אגם לוצרן, כאשר הגעתי לאגם לוצרן, דרומית לעיר לוצרן, המשכתי לאורך האגם בחיפוש אחרי חור בעננים שיאפשר לי לטפס לגובה רב יותר, כי מתחת לעננים הראות הייתה גבולית.

בסוף האגם בנקודה המסומנת ב-X על המפה המצורפת בהמשך, יכולתי לטפס מעל העננים, כאן כבר נדרשתי לטפס לגבהים של 8500 רגל עד 11500 רגל, תלוי בגובה או עובי העננים שטסתי מעליהם.

כל עוד טסתי מתחת לעננים בקושי יכולתי לראות את ההרים, אך יכולתי לראות נקודות יישוב, כפי שתראו בתמונות שצולמו, ורק לאחר שטיפסתי מעל לעננים ניתן היה לראות את ההרים במלוא הדרם, וכמו כן ניתן היה לראות את השמש מנסה לבצבץ מבין העננים תוך צביעת השמיים באדום. גם את שכבת העננים שטסתי מעליהם תוכלו לראות בתמונות.

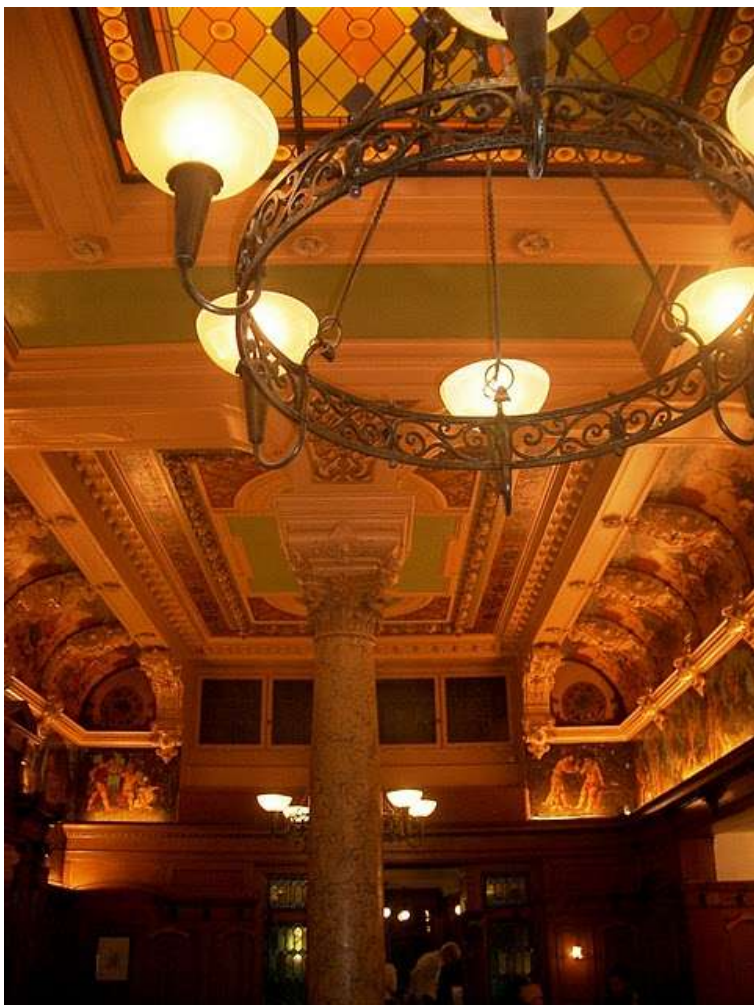
את כל התמונות תוכלו לראות בלינק הבא-

<http://picasaweb.google.com/shark4162/SwitzerlandJan2011?feat=directlink>

המשכתי לטוס בתחילה דרומה, לאחר מכן צפונה ואח"כ מערבה, כאשר הכוונה הייתה למצוא חור נוסף לרדת חזרה מתחת לשכבת העננים ולחזור לנחיתה בציריך, אך בשום מקום לא מצאתי חור כזה ובסופו של דבר נאלצתי לחזור דרומה למקום שממנו טיפסתי.

אחרי תמרון מסוים ירדתי תוך הנמכה מתחת לשכבת העננים, יצרנו קשר עם המגדל בציריך, ואז גם נאמר לנו כי רום העננים ירד וכרגע הם נמצאים כ- 400 מטר מעל פני השדה ואו-טו-טו לא נוכל לנחות חזרה בציריך, כמובן שמיד פתחתי מצערת והגברתי מהירות, וכאשר התקרבותי לציריך הייתי צריך לרדת ל- 2500 רגל בכדי לא להיקלע לעננים, ואחרי קבלת אישור נחיתה, נחתתי על מסלול 28.

מסלול הטיסה ע"ג מפת גוגל



כמובן שאחרי הנחיתה קיבלנו הוראות כיצד לנוע חזרה לחניית המטוס, ואחרי עצירת המטוס, עיגונו וכיסויו, הזמנו הסעה חזרה למשרדי התעופה האזרחית, ובזה תם ונשלם הטיסה השנייה שלי בשווייץ.

האירוח שאחרי הטיסה

כמו שסיכמנו מראש, אחרי הטיסה יצאנו למסעדה מקומית לאכול ולשתות משהו. אני ביקשתי לאכול אוכל מקומי, ולכן המארח שלי לקח אותי לעיר העתיקה, למסעדה שרק הייצוב הפנימי שלה השאיר אותי המום, וכדאי שגם אתם תראו,

מצ"ב תמונה

אחרי ארוחה טובה ובירה, חזרנו רגלית עד למרכז העיר ונפרדנו לשלום האחד מהשני, עד לפעם הבאה שמישהו מאתנו התארח בארצו של השני.

הכותב **יוסי לוי joseph levy** הינו מומחה לאיסלנד **iceland**, המלווה קבוצות בנהיגה עצמית בלבד, והמתכנן מסלולי טיול לפי מידת המטייל והמשמש כמומחה באתר [/http://www.gotravel.co.il](http://www.gotravel.co.il) וגם באתר [/http://www.briza.co.il](http://www.briza.co.il)

לפניות לכותב shark4162@gmail.com