

26/07/2004

ח' אב, תשס"ד

**"..באנו, טסנו, נווטנו, הקאנו, נהננו ו לא חשוב..." – "אל בורות המים..."
תחרות ניווט בדרום**

אם מישהו חושב שתכליתה של כתבה מאוירת זו להצדיק או לתרץ את מקומו בתחרות, הוא פשוט טועה וזו שטות גמורה. אני משוכנע שהגר היא הנווטת הכי גדולה בעולם למרות שהיא לא אוויראית, (לדאבוני זה גם לא כל כך מעניין אותה...), גם אם היא נופחת נשמתה באמצע הניווט ומוודדת מרחקים בקנ"מ 1:500,000 במקום 1:250,000 (מי הקמצן הזה שקונה סרגלים לא מתאימים ומצייר עליהם בלורד אדום כמו חורני..), ולראייה, 6 מהתמונות של נקודות הזיהוי היא כבר זיהתה על הקרקע (כשאני מציב מפה ומזיע כמו משוגע...), והגר חושבת שאני הטייס הכי נהדר בעולם ולמרבית הפלא שכנעה גם את זוגתי הנצחית בכך, אז מה איכפת לנו הניקוד, בעיקר שכפי שתראו מהמפה המצורפת אנחנו באמת הכי טובים (קטן עלינו). הודעתי במרפסת לפני התחרות שמימי לא ערערתי על תוצאה (למעט בחינה במינהל שטעו בהנחת השבלונה..) ולא אחרוג ממנהגי...

זמן הפיגור בשניות חלקי הזמן המוערך בדקות כפול 1.25 שווה למהירות הרוח וזו המנטרה של הניווט (תיקון המהירות להמשך הלג באופן דומה). המטוס עבר לשדה דוב כבר ביום ו' שנוכל להשכים בשבת. בפתק היה כתוב שמד דלק ימין תקוע במקסימום, אבל המטוס תודלק בהרצלייה. גם המשאבה של אלי פרץ בשדה תימן הייתה תקועה ולא נתנה לנו דלק ונאלצתי להפעיל את כישורי כדואה בדרך חזרה (אבא של הגר ז"ל היה המפקד/מדריך של רפול בקורס מפקדי מחלקות בהגנה ובערב מפגשי ציפורים-מטוסים, הם נפלו איש לזרועות השני, אז אולי זה מביא מזל...).

בספר מטוס לא היו יותר תקלות אבל בדפים האדומים (ועדת החקירה של המטוס שהמריא בטיסת העברה מש"ד להרצלייה והתפוצצה לו מערכת השמן בתלה חוזרת ממליצה לקרוא אותם לפני הטיסה...) היה כתוב שהוחלף מד דלק, ושהייתה תקלת קשר והוחלף מכשיר קשר (אל תדאגו, אני לא מייגע אתכם סתם, גם תקלה זו תחזור).

בשעה רבע לשבע שמח בכניסה לשדה. מנהל התחרות, איציק קירשנר (ששבחיו מפוזרים לאורך הכתבה) נכנס ישר למטוס. גם שאר חברינו יכולים לגשת ישר למטוס. רק הגר ואני לא יכולים כי היא לא טייסת. מחכים לבידוק של ארקיע שגרף גם את שאר הממתינים. ברגע שהבידוק מגיע אין קיצורי דרך יותר, ובזה נסתיימו קיטוריי (מודיעין טיס ענו 6 שניות אחרי הצלצול, שחר ברכני להצלחה ולהנאה, המגדל סימפטי, הבקורות נחמדות, ולא איבדו כלום).
תם פרק ההתנצלויות וההסברים.

הצבת המפה: כזכור, מי שנכווה ברותחים נזהר בלבניה. כבר בתחרות הקודמת (המטס הבינלאומי) הצבתי מפה לבד בחצי מהזמן. בשביל מה בזבזתי חצי שנה מחיי בקורס קציני תותחנים בהצבת לוח ארטילריה. אותו ציוד פרימיטיבי (ייצור עצמי בעזרה של חברים מקורס קציני חת"ם מחזור מ"ח), אותה הטכניקה, (ואותן שגיאות). הגר קוראת ואני מציב. איציק שואל אותי לפני התחרות אם יש לי מחוגה, גם היה כתוב בתדריך המודפס. מה השאלה?! איך אתם מודדים בלי מחוגה? מפה מוצבת, הגר צריכה למדוד כיוונים ללגים (מיותר, אבל יפה שיהיה), ולרשום לי זמנים בגדול על המפה, ולהדביק את סרגלי הדקות השקופים שהחברים המלומדים הביאו מפולניה. מפה מוצבת. הפעם גם הבאתי סטופר גדול עם קליפס לחבר ליוק, לקחתי בהשאלה מחבר (לאור התוצאות הוא כבר הודיע לי שהוא לא ייתן לי יותר ואאלץ לחזור לשעון הדוקסה שקיבלתי לבר-מצווה שלי).

הבירבור היחידי. הלכנו לתל מלחה בטעות.
לא הסתדר עם הזמן. תיקנו.



נק' 1: אנדרטה בין
שמוריה לדבירה.
טעייתי בהצבה.

לתל גרר. זיהינו את
התמונה לפני שהגענו.
העיקול המסוכן בדרך
הישנה לב"ש.

נקודת התחלה: הפניה
ללקיה מכביש להבים
שוקת. זיהינו בלי
להגיע.

תימן

כניסה לפינל.
מטוס ודאון
על המסלול.
ירדו 200 נק'.

נקודת סוף: אנדטת
הנגב. מי לא מכיר?
זיהינו בלי להגיע.

תל שרוחן. ליד
גבולות. הגר ואני גרנו
שם. גם ברקע של
הצילום רואים את
השלחין. עבדתי שם.
אנטנות אורים, וישר.
מהירות מחושבת
168.5. ססנה לא רוצה

באר חבלנים. בול
בזמן.

צומת דימונה. עשיתי
שם תאונה טוטל לוסט
לפני 30 שנה. קטן עלי.
בול בזמן

אני מבזבז 2 דקות
הקדמה בלוי"ז, ומנסה
לאותת למטוס שלפני
שהוא נכנס לאזור
אסור. הורידו לו 400
נק' בגלל שלא שמע לי.

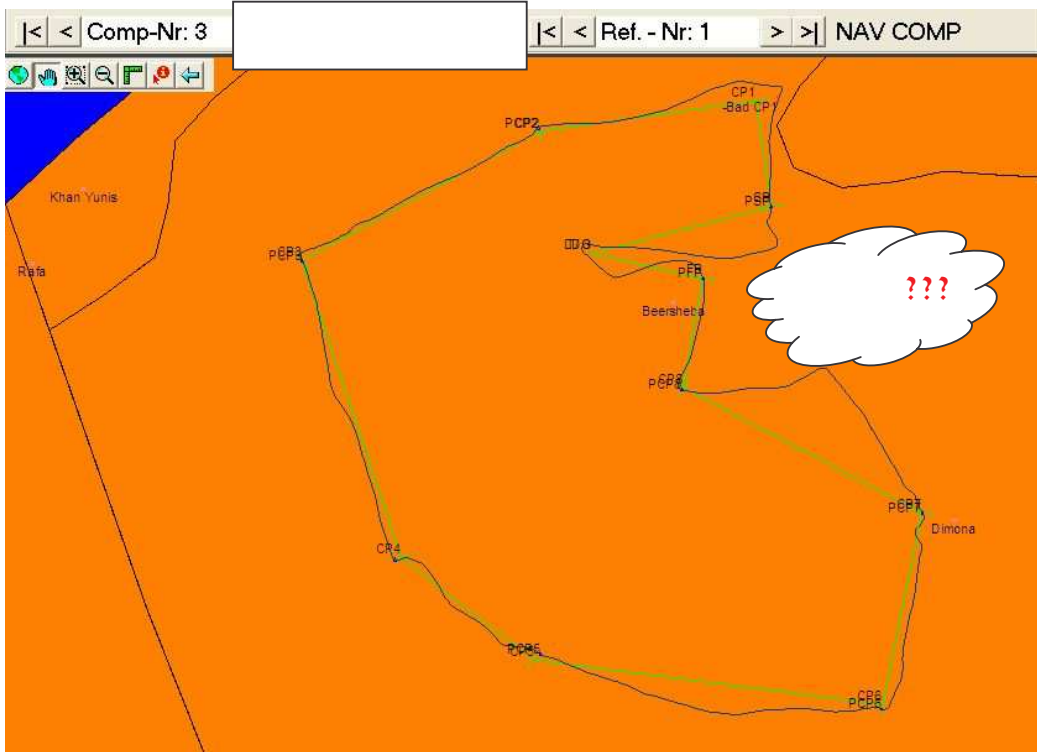
חרבת סעדון. ליד
רחובות בנגב, אחת
מחמשת ערי הנבטים.
ברקצה השדות של
רתמים ורביבים.

נק' 5- **בור מים.** הגר
לא מתפקדת. שם
אנטנה על האף.
חוצה כביש, באר
הרועה. הנק' היחידה
שאינן זיהויה תמונה.
שקית הקאה מס' 2.
נשארת במטוס.

נק' 6- **חוטי חשמל חוצים**
מצוקי המכתש הגדול. אני
מכיר את הנקודה. קלי
קלות. התמונה שקיבלנו לא
דומה. הגר מתאוששת.

הגר מקיאה פעם ראשונה.
העיקול במסלול הטיסה בגלל
הריב מה עושים עם השקית.
זרקנו החוצה בסוף והגר לא
תסלח לי לעולם!!!

למען ההמחשה הבאתי לכם את תמונת המקום הראשון:



ובלי דוגמאות לכאלו שדילגו על נקודות, ולא יודעים מהן חמשת הערים הנבטיות בנגב (שבטה, עבדת, רחובות בנגב, ממשיית וחלוצה).
שכחתי גם לציין ע"ג המפה שגם בפיניל הגר תפעלה שקית ושהיא גם גרה 5 שנים בחווה הנסיונית ליד עובדת...
ולסיכום, נחתנו, מדדנו לא נכון את מיקום הנקודות בנתיב (שלפוחית השתן התפוצצה לי...). שעון לחץ שמן המנוע היה כל הטיסה במגבלה הימנית שלו ליד הקו האדום. הדלק (מחווון אחד בלבד) קפץ לכל הכיוונים. החלפתי פעמיים את החיבור של האוזניות ושידרתי מהסטיק הימני.
בתל יונה, לקראת נחיתה בש"ד להוריד את הגר שתביא את האוטו להרצלייה, הפסיק המטוס לשרד. שמעתי את כל העולם ולא שמעו אותי. "את יכולה להוציא לי את ה-ICOM?", ביקשתי משכנתי ההוזה. "מה זה?!", שאלה, ואני שואל אתכם, "לך תבנה מדינה". שלפתי אותו והמשכתי לשוחח דרכו. בזמן שהחלפתי תדרים (זה לא קל) מ"גישה" ל"הסעה" היסעתי לאיזה דד-אנד. אחורה פנה ולחנייה (אוסקר ווילד). שנייה לפני שהגר מתרחקת אני מבקש ממנה להמתין לראות שאני ממריא. "הרצלייה לא מוכנה לקבל אותך עם ICOM" מודיעים לי מהמגדל. מי אני שאתווכח, למען האמת אפילו שמחתי. לך תדע מה הגר מסוגלת במצבה לעולל להונדה שלי!.
ניווט מדליק. ארגון מעל ומעבר, ואיזיק קירשנר מתדרך ענייני, בשקט ובצניעות, תענוג. חווית טיסה אמיתית. אפילו להגר כשהתאוששה היו רק מילים טובות. (ולא סיפרתי על הדלת שנפתחה לנו, ועל המטוסים שהופיעו לנו מכיוונים בלתי צפויים, ועל השופט שאמר לנו שיש לנו זמן עם המעטפה וירדו לנו 200 נקודות ובכלל ובפרט).
רק טיסות מהנות ובטוחות וכיפיות.

יזהר נוי
י' כ' ע' ו'