

**מוקדש בהערכה ובהרבה כבוד למדריכת המכשירים שלי שהצליחה לאלף אותי למכשירים (עוד לא לגמרי אבל במגמת שיפור רצינית), ושחושבת שלא צריך לרוץ לספר לחברה (גם כשלא מפשלים).**

## מכשירים 2 – פדיחה ראשונה – או "שתן בראש"

### הקדמה היסטורית תעופתית:

לפני שנים נקראו המסלולים בשדה התעופה דוב (אז - "תמרור") 02 ו-20 (קרי, אפס שתיים ושתיים אפס). אחרי מספר אירועי בטיחות איומים שבהם התבלבלו הטייסים/ות בין המסלולים התקבלה החלטה ניהולית ("פיקודית" בעגה המקובלת) שמעתה ואילך יהיו המסלולים 03 ו-21. (מי שמכוון מצפן לפי המסלולים, שייזרה).

### פדיחה שלב א':

עוד לא שכנו הדי ההתרגשות ושרידי האדרנלין בדמי לא נמחו מטיסת המכשירים הראשונה, וכבר הזעיקני התכשיט, הריהו בני בכורי, לטיסת מכשירים נוספת (לקוראיי הוותיקים, זה לא הבן מסיפור החילוץ התעופתי מצוקי עובדה...). ב-11:00 עמד לסיים בתל-חי, וב-12:30 היה עליו להיות במרכז הארץ (ראש-העין למדקדקים). "קטן עלי", מלמלתי והתארגנתי. כמו באירועים דומים שמפאת גילם הממוצע של קוראיי אמנע מלפרטם, הפעם השנייה הרבה יותר קלה מן הראשונה. "חתיכת עוגה" אומרים אצל אחינו באמריקה.

הזמנתי ידיד שייחנה גם הוא מיכולותיי המשופרות ויארח לי לחברה בדרך הלוך, מה עוד ששינינו בילינו יחד ב-ARO (המטוס בו טסנו) מעל לאוקיאנוס התיכון ובאיי יוון, וכמובן שגם הוא נמנה על הטייסים בוגריה של "הד"ג" (כיניו למדריכת הטיסה שד"ג הן ראשי התיבות של שמה, למי ששכח מתיאורי הראשון) והוא לא יוטרד אם אקרא לו בשמה.

ההכנות כרגיל, בד"ח מכשירים, (בודקים פעמיים כל דבר כי השגרה מהשטן), הסעת "שיכורים" לוודא שהכול תקין, ומערבה לתל-ארשף 1200. אך אבוי. שוד ושבר. המחטים של שני מכשירי ה-VOR מסרבות להגיב. הן תקועות כאילו היו חלק בלתי נפרד מן הסקאלה. מחוון אחד אפילו מנופף בדגלון אדום להפנות את תשומת לב איש המכשירים האמון שהוא תקוע. חציתי חוף. הפקח בתל-אביב ביקש שאמשיך ל"אינטרו" ו"יוסף" ללא טיפוס בשלב זה. לאחר חציית החוף ועוד 5 שניות פניתי לכיוון 227 בהתאם לנוהל. שיניתי כיוונים ב-OBS. המחטים - נאדה. פניתי ימינה ויחד עם רעי אשר מימין, תקתקנו "אינטרו" ב-GPS. פניתי צפונה. "רשאי להמשיך טיפוס ליוסף", נפטר ממני הפקח של ש"ד והעבירני ל"פלוטו". "קשר מכ"ם", אישר הצפוני, "אתה בנתיב, רשאי ישירות נתניה". "את זה עוד לא תרגלתי", אמרתי או אולי חשבתי. החלפתי תדר בשני מכשירי ה-VOR והרי פלא. "ברוך זוקף כפופים מקיץ נרדמים, מעורר ישנים...". שתי המחטים התעוררו לחיים והדגלון הסתתר מבושה. מרכזתי המחטים ופניתי ל-030. "נתניה משמאלך, לאן אתה טס!?", פונה אלי מ"מ הד"ג. "נתניה במכשירים הכוונה ל-VOR בעולש ולא לעיר היהלומים", הסברתי תוך שינוי ה-GPS בהתאם. השוותי את המרחק שהתקבל לזה שב-DME. "שורש ריבוע המרחק ב-DME פחות ריבוע הגובה במיילים צריך להיות שווה למרחק ב-GPS" אני מסביר ומחייך. "גם את זה היא לימדה אותך?" תמה ידידי שעדיין התפלא איך באינטואיציה הגענו לנתיב. "לא בדיוק אבל בערך, אבל גם הוסיפה שרצוי שלמרות הנוסחאות לא אשכח להטיס את המטוס...". כ-0.7 מייל לפני ה-VOR ב-GPS פניתי ל-כיוון 040. "רוצה עוד נוסחא?", אני משוויץ, וכשהוא עדיין בשוק אני אומר: "חצי אחוז מהמהירות במיילים שווה לרדיוס הפניה בשיעור אחד (פניה בשיעור של 3%/min), למרות שהמדריכה מחלקת את המהירות במקום ב-200 ב-180 שזה יותר מדייק (ב-0.07 המייל במהירות בה אני טס) אבל הרבה יותר מסובך". בום. מאורגן בגובה, מאורגן בכיוון. נותר זמן להתארגן לשלב הבא. הפלא ופלא, שומו שמים, המכשירים במטוסי הפכו קוראיי מחשבות, הם כבר מכילים על התדר של VOR ראש-פינה. "אבן מאסו הגויים הייתה לראש-פינה" אני מפזם, ולאט לאט האידיוט (עבדכם הנאמן) תופס. המראתי על 115.3 (ר"פ) במקום על 113.5 (של ב"ג). "המכשירים עובדים בסדר, הטייס דביל", אני צוהל ומיד נבהל, "אבל אל תספר על הפשלה". "תראה איזה נוף מדהים. בחיים לא טסתי פה בגובה הזה (6000 רגל)". ואני, כמו שלמדתי כשהחלון כוסה בתרגוליי אומר: "עזוב נוף. אני במכשירים. רק מחטים ומרחקים". "את זה למדת מהד"ג" הוא מחייך. הבנתם את ההקדמה ההיסטורית?

## פדיחה שלב ב':

סגרת תוכנית IFR בר"פ, הנמכתי לחולתא, חלפתי את להבות הבשן ונחתי בקרית 8. התכשיט קיפץ למטוס, והופ, חזרה. בר"פ חזרתי למכשירים ויצאתי לדשא. "בול בנקודה ובגובה" מודיע הבקר כשאני חוזר אליו, אבל אבוי בשנית (כמו "גלגלים בשנית"). במקום 220 על ה-OBS הטייס הבוק שתקוע במחשבתו הציב 180. למה? על מה חשב כבוד טייס המכשירים הטרי? הלואי והייתי יודע להסביר, וגם לו ידעתי להסביר, סביר שהייתי משתף את הקוראים בפורום אחר. הבקר מתעורר: "אלפא רומיאו אוסקר!", הוא פונה אלי, "אתה דרומית לנתיב, פנה מיידית 240!". פניתי בזריזות מקווה שהאודם שהלהיט את ראשי לא יתיך את האוזניות. עוד פדיחה אני ממלמל ומסביר לעמיתי: "עכשיו תראה ירוט מחט ב-20 מעלות קלסי". המחטים מתמרכזות, אני פונה לכיוון הנכסף ועוד תיקון לרוח והצצה ב-GPS מגלה מעלה אחת בלבד הפרש בין TRK ל-BRG. "קלסי חמדתי!" החנפתי לימיני. רגלי ההוביט (קצרות ושעירות) המבצבצות מבעד למכנסיים הקצרים של מושב ימין מזכירות לי שוב שלא ה"ד"ג" לימיני (אל תדאגו, אולי גם לד"ג יש תלתלים ברגליה הקצרצרות, אבל כשהדריכה הקפידה להופיע במכנסיים ארוכים (מעודפי הבריגאדה היהודית בד"כ) והשאירה רק מקום לדמיוני הגרוזיני הפרוע).  
חזרתי לעולש. לאחר 21:35:40 שעות של הדרכה במטוס בהן התרגלתי לנוכחותה האוטוריטיבית של מדריכתנו, התחלתי להסתגל להעדרה מהמטוס (אולי זה מקור השם "נוכחים נפקדים"...). סגרת באופן עצמאי תוכנית IFR ללא בקשה לאימון קצר של ריתוקים במהלך ההנמכה, וצלע בסיס ל-29.

## סכום:

בעוד שותפי לטיסה עסוק בזיהוי בית מגוריו (משמאלנו ולמטה בבסיס), בכורי נם את שנת הבוקר המאוחרת שלו, התעניינתי, או אולי ניסיתי לדוג איזו מחמאה: "תגיד, אתה מרגיש איזה שינוי ביכולותי, איכות הטיסה שלי, רמתי כטייס?". פניתי לצלע סופית. "באמת אתה רוצה לדעת?!", הוא חוקר, "גלגלים בשנית, פסיעה קדימה, תערובת עשירה, מדפים מלא מטה, משאבת דלק מופעלת", והוא ממשיך: "בכנות, ממש לא!". בום, אנחנו רצים בעדינות על המסלול, ובוים בראש מן התשובה. "אני מת על אנשים ישרים וכנים". פינית שמאלה, פתחתי חלון "מה באמת, לא היה איזה שינוי, קצת, טיפונת, מה יש אין לו אפילו מיליגרם של פרגון. לפחות שיגיד לי שאני הרבה יותר גרוע". פינית לחניה. שנייה לפני כיבוי הוא אומר: "אתה יודע מה?! כן, היה שינוי, אתה הרבה פחות שטותניק מפעם...".  
השעון חלף את צהריי היום. היו אולי פדיחות קטנות אבל עמידה בזמנים לתפארת המדינה. אז טיסות בטוחות וכיפיות וכמובן, שוב תודה למדריכתי שהביאתני עד הלום (למרות שלאור הסיפור הנ"ל אני לא בטוח שאני החניך שהיא תרצה להתגאות בו....).

יְזָהָר נוי

יְזָהָר נוי