

ראלי כרתים – 2009 – חוויות, טעויות, לקחים והרבה כיף והנאה

הקדמה 1: קראתי ונהייתי מדיווחו רב החן והדיוק של ידידי איציק מה יפית. אחרי תאור כזה נשאר רק להצטרף לתודות שלו ליאניס ולניקוס וכמובן לאיציק עצמו ולאבי רוזנבוים על הארגון המעולה, ולהוסיף קצת מחשבות, שיקולים, טעויות וחוויות אישיות תעופתיות. למען הקוראים תאבי הדעת התעופתית הוספתי פה ושם הערות שוליות.

הקדמה 2 – היסטוריה אישית של ראליים וטיסות חו"ל.

לפני 9 שנים טסתי לראשונה כטייס לחו"ל. הייתי אז עם ותק של כ-25 שנות טיסה (לרבות טיסות ללא מדריך בארה"ב שכללו קרוס קאנטרי וטיסות מעל האוקיאנוס לאיים קרובים כמו סנטה קטלינה) והגיהוץ לחו"ל מעל הים הכחול לא נראה לי משהו. שוכנעתי ונלחצתי לטוס ע"י חבר שהיה אז בראשית דרכו כטייס חובב.

והנה, חלף לו כמעט עשור, שערי הלבין, ניסיוני קצת גדל, (ועל כל שנה הורדתי קילו וחצי...) ואני מוצא עצמי מהוותיקים המהירים שעונה על שאלות, טס בלג אחד, בוחר בנתיב מכשירים ובעיקר מרגיע ומסביר. צברתי למעלה מעשר טיסות לחו"ל כטייס מפקד מהן לפחות חמישה ראליים לחו"ל, טיסה אחת מהן כטייס בוגר-מנחה לשלושה טייסים צעירי שעות בטיסתם הראשונה מחוץ למדינתנו (עשינו קורס של 8 פגישות בנות שעתיים לתכנון המסע הקסום...). לו היית צריך לדרג, האירוע התעופתי לכרתים היה ללא ספק מככב בצמרת, הארגון, כמות המטוסים (15), כמות המשתתפים (כ-50), המגוון הרב של המטוסים, הטיולים, הארוחות ומעל לכל האווירה הנעימה והחברותא, למרות מספר האנשים הגדול.

השוואות קטנות לראליים קודמים (מה עושה באמת את ההבדל לעניות דעתי השטחית):

הטופסולוגיה וההתארגנות: הצוות המהולל לא נפגש לתדריכים מוקדמים לפני האירוע, אולי מפאת גודלו, אולי מישהו נבון סבר כך ואולי בגלל שרוב המשתתפים כבר היו איזה פעם או פעמיים בנכר... הגשת המרשה לטיסה (תוכנית בינ"ל), הכנת ג'נרל דיק, התאומים עם הממל"ת (מתחרז נהדר עם בבל"ת) וקביעת מועד היציאה ומסלול היציאה נעשו עצמאית. "ילדים גדולים". לא נאלצנו לשבת בשדה ולחכות למתדלק, להמתין להפרדות ולמעט קצת זמן המתנה לאישור הנעה בשדה דוב הכל תיקתק יוצא מהכלל (פעם נוספת ברכתי על ה-ICOM¹ שעוזר לי, בזמני ההמתנה על הקרקע לקבלת אישור הנעה, לחסוך במצבר ולשמוע ATIS² בהנאה..).

הטיסות ועזיבת הראקליון חזרה ארצה: כאמור לעיל. ללא עודף התערבות. עזבנו את הראקליון בשני מועדים - קבוצה ראשונה של אלו שנצרכו, או סתם רצו בשביל לחץ הדם, תדלוק ביניים ברודוס או בקפריסין ואלו שהעדיפו את

¹ ICOM – מכשיר קשר ידני.

² ATIS – נתוני שדה המשודרים אוטומטית באופן מחזורי בקשר.

הטיסה הישירה (למרות שבמחירי הדלק ברודוס לעומת כריתים ובעובדה שלא נדרשו שם דמי הנדלינג ונחיתה שקלתי אם לא כדאי לעצור בדרך ולנחות ברודוס פעמיים. לא כל יום זוכים בהטבות שכאלו...).

התוכניות וסדר היום: למרות השינוי הרדיקאלי בתוכנית (כתוצאה מרוחות עזות עד 40 קשר) הוכנה תוכנית צפופה, מלאת אירועים ושווה לכל נפש. **המלון:** בניגוד לראלים קודמים שוכנו הפעם בצנטרום של הצנטרום של הראקליון. לא שוב מלון לנופשים ולחובבי הבטן-גב שבאים להתבשל ביוון. וכך, בערבו של יום (לקראת חצות לערך) יכלו בלייני הלילה לצאת לשוטט בעיר, "לאזן ולמלטס" (לשתות אוזו ו"מיתוס"). נכון ששילמנו על כך די ביוקר בשעות שינה בלילה האחרון בו רעמי חגיגות ניצחון הסוציאליסטים התחרו עם הקונגו של "תעלת בלאומליך" בעוצמתם ובטרטורם. אינך יכול לזכות בכול אומר ביטוי לועזי מפורסם.

"צוות מנצח לא מחליפים".

הצוות: הצוות הקבוע ששם נפשו בכפו וטס איתי כלל את אחי ובני בכורי. אני מכיר את שניהם יחד כבר למעלה מ-80 שנה, מתכון בדוק לנעימות. לשניהם זו הטיסה השלישית לחו"ל במחיצתי כ-PIC³. אם אחי שרד את אתונה בדרכנו לקסטוריה, יוון, ובני שרד את המסע לקאטניה, סיציליה (8 שעות מהמראה בחיפה ועד לנחיתה במיקונוס ביום הראשון של המסע...) שהיה במחיצתי של 4 שעות לפחות בלב אחד - קטן עליהם.

בדרך הלך שימש כטייס משנה חברנו מוטי שגם אותו לא פגשתי אתמול, ואני מכיר אותו כבר משנות ה-70 כשלמדנו בטכניון, דרך פעילויות משותפות בשרותנו הצבאי וכמובן בראלים קודמים והרבה בתחרויות ניווט (שותפו הקבוע לתחרויות אלו נעדר לצערנו מראלי זה אך סייע לנו נאמנות במשמרות הלילה שעשה במודיעין טיס).

בדרך חזור המרנו (לפי השער היציג של אותו יום) את מוטי בענת. בניגוד להיכרותי עם מוטי הרי עיקר היכרותי עם טייסת נחמדה זו הייתה בראלי לטאטוי, יוון, והתרשמתי כבר אז מנחישותה הטיסתית (למיטב זכרוני גרדו את החשכה בדרכם חזרה לחיפה...).

המסלול והטיסה: בחרתי גם הלך וגם חזור לטוס IFR⁴ מטעמים שונים: יותר מעניין ויותר מקצועי; קצת יותר קצר ומחייב אותך ואת הבקורות לעמוד בזמנים; תהליכי ההצטרפות (STAR⁵) והעזיבה (SID⁶) בהרקוליון וגם ב"סיטיה" וב"כניה" שרשמתי כשדות משנה (אלטרנטיבות) נראים מרתקים, בשביל מה עברתי את בחינת רענון ההגדר אם לא לשם כך; לגרום נחת למדריכתי ללמודי המכשירים (המוזכרת אף היא במאמרו של איציק, למרות שלנו היא לא אמרה שלום ב"פלוטו" וגם כשחשבתי שהיא הגיעה להיפרד מאיתנו במטוס התאכזבתי גללות שהיא באה לטוס שם על איזה דו מנועי...).

³ PIC – Pilot In Command – טייס אחראי למטוס.

⁴ IFR – Instrument Flying Rules – חוקי טיסת מכשירים

⁵ STAR – Standard Approach Arrival

⁶ SID – Standard Instrument Departure

הדרך הלור:

הבחירה במסלול המכשירים לא אכזבה ובכל מהלך הטיסה לא קיבלנו שום הערה מהבקרה על סטייה, חריגה או סתם התנהגות שאינה הולמת... בשליש האחרון של הנתב העלה אותנו הבקר מגובה 6000' לגובה 7000'. למרות התייפחויותי שאני טס מערבה וצריך גובה זוגי, התעקש. יותר מאוחר טיפס אותנו לגובה 8000'. נרגעתי. כשהתקרבונו לסיטיה נתן לי הבקר שתי אופציות, לטפס ל-9000' ולהמשיך ישר או להישאר ב-8000' דרך נקודת הצטרפות (כל אחד סטאר אחר).⁷ בדפית השדה של הראקליון (בפינה הימנית) בגובה הביטחון המינימלי (MSA⁸ - הגובה למקרה התברברות או אבדן מכשירי ניווט) מצוין שלמגיעים ממערב ומדרום הוא 9000'. טיפסנו בקלי קלות למרות הטמפרטורה החיצונית הגבוהה. הרוח הדרומית שהייתה מעט מאוד בעזרנו בדרך התגברה ועברה את ה-15 קשר. כדאי אולי להזכיר שכשהתקרבונו לסיטיה התחלתי לחשוד ב-VOR שהתחרפן. כ-5 מייל לפני הנקודה התחיל לתת הוראות מוזרות, אבל נזכרתי בקונס אי הוודאות המפורסם וכשחוזרים מהצפון בגובה 6 זה קורה במרחק של כ-3 מייל מ-VOR נתניה, אז הפעלתי את חוק האצבע של "חצי מהגובה לרדיוס" והרי זה פלא, אנחנו במרחק 4.5 מייל מהתחנה. "זה בוער, זה בוער" שר אורי זוהר בשיר הפטנטים, קצת לפני הראקליון החלנו בהנמכה מתונה. קצת אובך והצטרפנו לנקודת הצטרפות למסלול 09. מהנקודה החלנו ליירט את כיוון 090 בהתאם להוראות הנמכת ה-VOR (ראדיאל 270 למהדרין). בפניה ובהנמכה מעל הים איבדתי קשר עין עם השדה. ואז, בעוד אני ביירוט ראיתי את המסלול משמאלי. מיד התיישרתי אליו, ואז מבט ב-VOR וב-GPS והרי אני על רדיאל 300. "אבוי, חזרתי כנראה לבן-גוריון לנחיתה על 12" מלמלתי ביני לביני והתחלתי מגלגל ימינה לתיקון הטעות (עוד לא ברמת פדיחה, אבל פשלונת, מתאים...). הרוח הדרומית התגברה ולפני שהמטוס הגיב הפקח היה זריז ממני ושאל שמא אני מעוניין או רוצה או חפץ לנחות על 12 במקום 09. "ודאי גם ודאי" השבתי ללא היסוס, ובלשון מקצועית הוספתי שזה גם יקטין לי את רוח הצד⁹. כל המטוסים שהגיעו אחרינו ברוח הצד הגועשת (ב-VFR¹⁰ כמובן) כבר קיבלו את מסלול 12 לנחיתה. המסקנה (שאומתה מול חברים מקצוענים): בנחיתת VOR או ILS אל תחפש את המסלול לפני שאתה מיושר בכיוון. את שלי למדתי.

4.3 שעות על הטאכו מהמראה מהרצליה, 3:55 שעות מהמראה מש"ד, 170 ליטר תדלוק, ולמלון (בדיקת הדרכונים נמשכה כ-4 דקות בזמן מקומי).

הדרך חזרה: המראה על מסלול 30 לפי 1P SID. אנחנו מרגישים מקצוענים אמיתיים. חיכינו עם תחילת פניה ל-700' (+100') ובכיוון דרום מזרח יירטנו

⁷ מראש תכננו על סטארים, SIT2A, 2B (למסלול 27) ו-SIT 1L למסלול 09. בשניים הראשונים היותר ארוכים יורדים מ-7 ל-6. באחרון שומרים על גובה 9 עד מעל השדה.

⁸ Minimum Safe Altitude – MSA

⁹ לפי סינוס 30 מעלות = 0.5 הרי שינוי המסלול הקטין לנו את רכיב רוח הצד לחצי...

¹⁰ Visual Flying Rules – חוקי טיסת ראייה

את הרדיאל. הבקר נחמד, השאיר אותנו בגובה 7000 אחרי שווידא שאנחנו בתנאי ראייה ורואים את ההרים. מכאן, ללא אירועים מיוחדים. קצת עננים שהשתחלנו ביניהם או מעליהם, ולפתע בקרת ניקוסיה באה עם הצעות ייעול (שניתנה בעיקר לחברים שהגיעו מרודוס) לטוס ישירות ל-ERIMO. לא בתוכנית. אני שהייתי דרומי ביקשתי להישאר בנתיב המתוכנן¹¹. אחרי כ-10 דקות הושפעת מלחץ ההמונים, שמעתי שכל שאר השיירה מרודוס קיבלה את הנקודה ולא עושים בעיות, חשבתי אולי מחלקים שם לחמניות בחינם (אולי שוקו) ומשכתי קצת צפונה. על תדר החזרה לארץ לא ענו לי אבל ת"א קונטרול היו נחמדים ועשו לי את האימותים...ומכאן הכול היסטוריה.

את הלג ש"ד הרצליה עשיתי בזהירות יתרה לאור לקחי הראלי הקודם שבסופו נרשמה נחיתתי בהרצליה במכון הסיסמוגרפי. הפעם זה היה הרבה יותר קל כי טסנו בדיוק 31/2 שעות. הללויה.

סכום: התודות בספתח, אז שוב אומר שנהנינו, למדנו הרבה, פגשנו חברים ישנים (לפחות שניים שלא פגשתי אותם מאז הראלי לקאטניה ב-2002) ורכשנו חברים חדשים. 6 הביצים של משפחת נוי הוחזרו בשלום לביתם.

הללויה בשנית.


יזהר נוי

¹¹ טסנו הלך ושוב על A14. הנקודה ERIMO נמצאת על N134 במרחק 27 מייל צפון מזרחית מנקודה KAROL אליה טסנו.