

בחיפה יש יהלום שיכול לטוס. מדאון למטוס ולהצלחה כלכלית - סיפורה של יצרנית מטוסים

על הכביש המהיר לחיפה, כשאנו ספונים במושבי העור של הניסן מורנו הגומע בצימאון את מאה הקילומטרים למחוז חפצנו - שדה התעופה של חיפה (כן, יש דבר כזה ותתפלאו מה רב הוא מספרם של המקומיים שלא מודעים לקיומו), פדרברג ואני מנהלים שיחה על תעופה. זו אינה הכתבה הראשונה שאנו מצלמים ביחד, אבל אם אני לא טועה זו הפעם הראשונה שנטוס ביחד במטוס תעופה כללית ולא באולטרלייט כזה או אחר. מקשקשים על דה, מרכלים על הא ותוך כדי אני מנסה להסביר לפדרברג מי זו בעצם חברת דאימונד ובמה מתייחדים כלי הטיס מתוצרתה.



בפאתי וינה

חברת דאימונד נוסדה באוסטריה ב-1981 תחת השם הבלתי ניתן לתרגום Hoffmann Flugzeugbau. שבעת הקמתה לא היו לה ממש מטוסים בראש, וכל שעניין את בעליה היא יצורם של דאונים ממונעים העשויים בחומרים מרוכבים (דאון ממונע, כשמו כן הוא - דאון המצויד במנוע לשם ההמראה והטיפוס לגובה, שלאחריהם מדומם המנוע והדאון חוזר לדאות). מסיבות שונות שלא ממש מעניינות מישהו, ב-1985 שינתה החברה את שמה ל-Hoffman Aircraft Limited עברה לוינה ושנתיים מאוחר יותר עברה לשדה התעופה בו היא שוכנת כיום, מזרחית לשינצלים של וינה. בכל התקופה הזו של המעברים והחלפת השמות והבעלויות

שמרה החברה על צביונה כמתכננת ויצרנית של דאונים. השנה היא כבר 1991 ועל שולחנות השרטוט עמלים המהנדסים על תכנונו של דאון חדש עם מנוע רוטאקס 912 (המוכר יותר מתחום האולטרלייטים), ואז התרחשה המהפכה, כשעל בסיס הדאון הממונע הזה תוכנן ה-DV20-קאטאנה, שהפך למטוס התעופה הכללית הסדרתי הראשון של החברה. עם הזמן וההצלחה פתחה החברה מפעלים (ב-1992 בקנדה) בעיר לונדון שבמחוז אונטריו). שם פעלה החברה תחת השם Dimona Aircraft שהוחלף ארבע שנים אח"כ לשם הסופי - Diamond Aircraft. זוכרים את ה-DV20? לאחר קבלת הרישיון לשוק הצפון אמריקאי (1993) החלו המטוסים הללו להימסר ללקוחות בקצב הולך וגובר. לאיכותו של המטוס נתקבל חותם בדרום זכיינו "במטוס השנה", תואר שהוענק לו על ידי אחד מבכירי מגזיני התעופה בעולם. זהו, בשלב הזה הייתה כבר חברת דאימונד עמוק בתחום התעופה הקלה) למרות שגם היום היא מייצרת דאונים ממונעים). עם הזמן התווספו מטוסים נוספים להיצע כשהראשון שבהם היה ה (DA20-C1-דו מושבי), ה (DA40-ארבע מושבי), ה (DA42-ארבע מושבי דו מנועי - עם מנועי דיזל) DA50, (חד מנועי מפואר במיוחד) וכדרך כל חברה הוצג גם ה D JET-ש הוא מטוס המנהלים הסילוני הקל של דאימונד.

אנו התארחנו בדאימונד DA40 השייך ל"מועדון טייסי חיפה". מדובר בעמותה המונה כמה עשרות טייסים שלכל אחד מהם "מניה" במועדון. בתמורה למניה זכאי החבר "לבעלות חלקית" על מטוסי המועדון (סנה 152 /או הדאימונד נשאו הכתבה), דבר המאפשר לחברים לשכור מטוס ולטוס במחיר זול לעומת היצע המחירים בשוק. על כלל טייסי המועדון אחראי מדרוך טיסה אחד (אלון חיים) הדואג להעביר להם השתלמויות, קורסים, לשמור על כשירותם וכו'. עם הזמן החליטו חברי המועדון לרכוש מטוס נוסף לשימושם במטרה להחליף את אחד משני המטוסים הוותיקים שהיו להם בזמנו. חיש קל התארגנו החברים, שלחו נציג לנכר והטילו עליו לבחון אופציות שונות ולהמליץ לחברים מה לרכוש. מלכתחילה נתקבלה החלטה כי המטוס יהיה מטוס "מתקדם" והבחירה צריכה הייתה להיות בין שלושת המטוסים שהוזכרו לעיל ונחשבים "קפיצת מדרגה" - "צירוס", קולומביה ודאימונד. לאחר בירורים ובדיקות הוחלט לבחור במטוס הדאימונד. הסיבה לכך היא שלמרות שלשיטתם מטוס הקולומביה עולה על שני המתמודדים האחרים, עדיין בשקלול הכללי נסתבר להם כי מטוס הדאימונד הוא זה שיתאים בצורה הטובה ביותר לצרכי המועדון בשל העובדה שהוא המהנה להטסה, פשוט, אמין, בטוח ובעל עלויות תפעול זולות.

לאחר קבלת ההחלטה על ידי כלל חברי המועדון, נאסף הכסף ונרכש, בארה"ב, מטוס דאימונד חדש למדי (משנת 2003). מסיבות כלכליות וענייני רישיון ותחזוקה הוחלט להימנע מרכישתו של דגם עם בקופיט זכוכית (אוויניקה דיגיטלית בה מוקרנים כל הנתונים על מסכי LCD "ולהסתפק" בקופיט רגיל הכולל GPS של גרמין, טייס אוטומטי, מכ"מ עננים ועוד כמה פיצ'רים. המטוס הועבר לטיפול של החברה המייצרת (דאימונד קנדה) כדי שתטפל בכל הקשור להעברתו לארץ. לאחר טיפול מקיף הוצא למטוס אישור כשירות יצוא והוא פורק ונארז במכולה לשם השטתו לארץ, הליך העברה זול בהרבה לעומת הטסתו במטוס מטען או העברתו בטיסה על ידי טייס העברות.

על הרמפה

מפגש ראשון איתו במציאות, ברחבת החניה הגדולה של שדה התעופה של חיפה, מבהירה לכל המתבוננים את הקשר שבין דאימונד לבין דאונים. זנב ארוך ודק דמוי דאון שבקצהו האחד תא הנוסעים דמוי הביצה ובקצהו השני זנב בתצורת T להמצאות הגה הגובה במרומי ה T-יש השפעה על הטיסה שכן זרם הרוח היוצא מהמדחף אינו פוגע בו ולכן לפתיחת וסגירת המנוע אין השפעה על התנהגות המטוס). במבט שני המטוס נראה קצת "מוזר" בגלל חופתו הפתוחה. מי שרגיל להיכנס למטוסים קטנים בהשתחלות דרך דלת קטנה יופתע לגלות כי במטוס "שלנו" מורמת החופה לכיוון המנוע, כך שקל להיכנס למושבים הקדמיים. ואילו הנוסעים מאחור יאלצו לטפס על כנף שמאל, לפתוח את החלון הגדול ולהיכנס דרכו. נוח ביותר.

לוח המחווניים בתצורתו הקלאסית ניצב מול עיני הטייס, במרכז מערכות הקשר וה-GPS ומימין, מול הנוסע הקדמי, צג דיגיטלי עם חיווי המנוע. מכיוון שכאן מדובר במטוס עם מדחף בעל פסיעה משתנה (ניתן לשנות את הזווית בין להבי המדחף בהתאם לצורך - המראה, שיטת מורכב לוח המחווניים מעוד כמה שעונים דוגמת לחץ סעפת יניקה. את השליטה על המנוע משיג הטייס תוך שימוש בשלוש ידיות הנמצאות מימין - האחת שולטת על לחץ סעפת היניקה, השנייה על הפסיעה והשלישית על התערובת, כשכל מצב בטיסה מוכתב סטינג משלו. בקצה המושב, בסמוך לברכיים ובין רגלי הטייס, מתנוסס לו הסטיק במיקום ייחודי לדאימונד. משונה בתחילה ומצריך הסתגלות קצרה, אבל נוח ביותר. בדקנו, נקשרנו והנענו. הנסיעה עם חופה במצב חצי פתוח מזרימה אוויר טרי פנימה ואנו עושים דרכנו לתחילת המסלול. רגע לפני ההמראה אנו

סוגרים את החופה, דחיפה לידידות המנוע ואנו רצים ומתחילים לטפס. זו לי הפעם הראשונה בה אני טס בחיפה בשעות היום והמראה הנגלה אל מול עיני, וחשוב יותר אל מול עיני העדשה של תומר, פשוט מרתק. מהצד האחד הכחול של הים ומפרץ חיפה, ומן הצד השני הכרמל, כשהגנים הבהיריים בולטים מרחוק ביופי ובסדר שלהם. תאום קצר בקשר עם המטוס המצלם, ואנו מתחילים לדגמן למצלמה. בעוד אלון מנווט את המטוס ביד אמונה אני נהנה מהטיסה. אחד מהדברים שאני פחות אוהב במטוסי כנף תחתית היא העובדה שהנוף מוסתר כלפי מטה. כאן, בגלל מבנה החופה, מיקומה והשד יודע מה עוד, הראות פשוט מדהימה. לכל כיוון שתביט רק כחול וירוק (טוב נו, גם הרבה אפור של בתים ועשן בכיוון הקריות). הבדלי הכוח והמהירות בין המטוסים מחייבים את שני הטייסים לעבוד קשה ובעוד המטוס המצלם דוהר קדימה במלוא הכוח, אנו כמעט עומדים באוויר כדי להתאים למהירות שלו. המטוס מוגדר על ידי מתכנניו כמטוס אימונים וטיולים "קל להטסה ולשליטה". כשמדברים על מכונית אפשר להבין למה היא "זורמת ברכות" - מתלים למשל. כאן אין הסבר שכזה, אבל המטוס מרגיש רך וזורם ומספק סביבה נעימה להיות בה. עוד פס ועוד פס ולבסוף בדרך נס כמעט פדרברג הצלם מרוצה.

משוך סטיק הכנס רגל

קעת הגיע תורי להטיס. יד על הסטיק בין הרגלים - קצת דוחפים, קצת מושכים והמטוס עולה, יורד ומגלגל בקלילות. יצא לי כבר להטיס אי אלו מטוסים, וזה בהחלט אחד היותר נעימים ונוחים להטסה. מבלי להכירו ומבלי להיות מורגל אליו אני מצליח להביאו, תחת עיניו הפקוחות של אלון -מדריך טיס בהכשרתו ובעבודתו - כמעט עד לנחיתה, נקודה בה אלון לוקח שליטה ומנגיע את המטוס במסלול. מתגלגלים לעמדת הנחיה, עוצרים ומתאספים מלאי התפעלות. פדרברג ממראה המטוס באוויר ומהרקע לצילומים ואני מהמטוס שמרגיש כמו כפפה ליד. אין ספק, בהחלט



