

## הנסיין גם הוא מלמד

### OVERCAST בדרך לחיפה.

כל טיסה בנתיב ידוע, בו עברת כמה פעמים, היא טיסה שגרתית, אך גם בטיסה כזו הדם זורם מהר יותר והאנדרלין חוגג. זהו עצם העניין לא?  
המראה רגילה משדה התעופה של ירושלים וטיפוס לגובה 6000 ישירות לנתניה. השעה 16:20, אור יום, והשמיים הכחולים נקיים מכל ענן. ארץ יפה שם למטה והאינתיפאדה עדיין לא הומצאה.  
ירושלים מעבירה אותנו לפלוטו ואנו מתארגנים לטיסה חלקה וללא הפרעות. התנועה בקשר מעטה ואנחנו משיטים עם הססנה במהירות של 100 קשר. מה עוד נחוץ לטייס פרטי שחוזר לחיפה מיום עבודה בעיר הקודש? בן גוריון חולף משמאל ועננים ספורים מתחילים להופיע ממערב, אפילו לא שמינית אחת.

"פלוטו מ XYZ עזבנו את חיפה בדרך להרצליה."

"XYZ, טפס לגובה הנתיב, לחץ 1010."

עוד מישהו מנצל את השעות האחרונות של אור היום ומבלה באוויר. לפי חוסר הביטחון המבצבץ בקולו של הטייס ניתן לחוש שלפניך טייס די חדש.

לא עוברות שתי דקות.

"פלוטו מ XYZ מבקש להישאר בגובה 1500 בגלל עננות."

"XYZ, שלילי. זהו הגובה הנגדי לטיסה צפונה."

חצי דקה חולפת.

"פלוטו מ XYZ, אנחנו בעננים, מבקש לטפס לגובה אלפיים חמש מאות רגל."

קולו של הטייס משתנה קמעה אך עדיין קר רוח ושולט בעניינים. לא כל כך ברור על איזה עננים הוא מדבר, הרי אנחנו בשמיים נקיים, ראות מעולה ללא אובך, וכל המרחק בנינו לא יותר מ 50 מייל.  
פלוטו מבין שמהו לא בסדר במצב ומאשר את הגובה.

דקה שלמה עוברת ו XYZ חוזר לקשר.

"פלוטו מ XYZ מבקש לטפס לגובה 3000. אנחנו עדיין בתוך עננים."

התמונה התבהרה. המטוס שהמריא מחיפה נמצא בתוך שכבת עננים שבטיסה ודאי בגובה 1800, והוא מנסה לצאת ממנה על ידי שינוי גובה הטיסה. עדיין זה נשמע מזרז כי אצלנו הכל CAVOK אך קולו של הטייס מעיד אלף מונים שהוא בלחץ רציני. להסתובב באוויר בתוך עננים עם ראות אפס, כאשר רשיוןך מעיד על אשור לטיסת ראייה בלבד זה לא כל כך נעים בלשון המעטה וודאי שלא חוקי. האם הוא זוכר את מה שלמד בשלוש השעות של תרגול טיסת מכשירים? האם שתי ידיו לופתות את ההגאים בכוח הפחד ועיניו מרצדות בין המכשירים השונים? אופק, הטיה, מהירות, כיוון.

"אל תסתכל החוצה, תתרכז במכשירים בלבד" אני אומר לעצמי ומקווה שהטייס המשייט בתוך ה"מרק" יקלוט ויבצע מה שכל טייס מכשירים חש בעצמותיו.

"פלוטו מארקיע 1234, אנחנו לכיוון חיפה חולפים את שפיים בדיוק בגובה שהמטוס הפרטי מעונין לטפס אליו. אנחנו בכלל לא מבינים מה הבעיה. מה הוא מקשקש על עננים. הכל נקי."

עד היום אני מצטער שלא נכנסתי לקשר ולא נתתי באבי אביו לשחצן מארקיע. גם הוא יכול היה לזהות טייס פרטי במצוקה ואולי לעזור לו עם ניסיונו במצבים כאלה. אך במקום זאת להכניס לו מכה מתחת לחגורה ועוד בקשר כשכל העולם שומע?

הבקר בפלוטו, ודאי בחור צעיר בשורות סדיר, הבין עם מי יש לו עסק ולא הגיב ולו בחצי מילה.

"XYZ שמור גובה 2000 רגל ודווח בעתלית."

הטיסה השגרתית כבר לא שגרתית יותר. חיפה שחררה מטוס להמראה ולטיסה להרצליה כלומר השדה נקי מעננים ואין להם שום אינפורמציה על הנעשה בנתיב שבין עתלית לחיפה. פלוטו גם הוא לא מעיר דבר. אולי אינו יודע או יודע אך זה לא מתפקידו.

חולפים את נתניה וממשיכים צפונה. היות ואני חסיד של טכניקה וגיאומטריה פרסתי את מפת ה"גבוהים" ובדקתי את האופציות.

מנתניה VOR לעתלית הרדיאל 350 והמרחק 22 מייל. מעתלית לגלים המרחק 9 מייל כלומר מנתניה לגלים המרחק כ-23 מיל (היתר שבמשולש) והרדיאל 360.

החלטתי שבמידה והעננות לא תאפשר התמצאות בשטח אני טס לנקודה הנמצאת על רדיאל 355 ובמרחק של 24 מיל מנתניה. כדי להיות בטוח שאני לא מגיע לחופי לבנון ציינתי לעצמי שה-QDR בכיוון 315 ממכשיר ה-NDB של חיפה יהווה גבול עליון צפוני. כל הנתונים הללו יביאו אותי למרכז המפרץ. שם אוכל להנמיך לגובה 1000, לרדת מתחת לעננים ולהגיע לשדה בבטחה.

נהנתי מעצמי כל כך ששכחתי לתת דעתי על החוקיות שבמשחקים אלה.  
מנתניה הנמכה לגובה ארבעת אלפים רגל ואמנם העננים הולכים ומצטברים וככול שאני מצפין השטח הולך ומתכסה.  
בעתלית כבר ארבע שמיניות ואני מבקש מפלוטו להנמיך לגובה 3000 רגל למרות הגובה הרשמי של 1500.  
ארקיע חלף עבר לו וודאי נחת כבר בחיפה והבקר מאפשר לי להמשיך בטיסה בגובה שלש עד לגלים.  
"חיפה מ ABC גלים שלשת אלפים."  
זה אני בגלים (לפי VOR של נתניה), גובה שלוש וממשיך צפונה כדי להגיע מעל למפרץ. הראות בכיוון הקרקע אפס. תקרת עננים כאלפיים.  
"ABC הנמך ל 1500 לעם הרוח ל 34."  
"חיפה, אני מעל המפרץ, מבקש להנמיך ל 1500 רגל תוך כדי חדירת עננים."  
צליל היסוס נשמע בתשובתו של הבקר במגדל " 1500 מעל המפרץ."  
בפניה איטית לכיוון צפון, תוך כדי בצוע 360, התחלתי בהנמכה. 2500- נכנס לעננים, 2000- עדין בעננים, 1500- אין ים, רק עננים.  
"ABC עדין בעננים, מבקש להנמיך ל 1000 מטר."  
הפעם לא היה צליל היסוס, הפעם זו הייתה דאגה ואולי אפילו חרטה על שאיפשר לי להיכנס למצב זה.  
"ABC הנמך ל 1000 ואם אין ראות טפס מידי ל 2500 רגל."  
"מנמיך ל 1000 ואם אין ראות מטפס ל 2500, ABC."  
המשכתי בהנמכה, ידעתי שגם ב-800 רגל אני עדין במצב טוב כל זמן שאני שומר על נטייה קלה, מתרכז במכשירים ושולט במצב.  
1000 רגל-רק עננים, 900 רגל. שכבת העננים מעלי והמפרץ כולו נפרס לפני במלוא הדרו. מתיישר לכיוון השדה ומודיע בקשר:  
"ABC גובה 900 מזהה את השדה, נכנס לצלע עם הרוח מכיוון המפרץ."  
"ABC צלע עם הרוח ל- 34, הנמך לגובה ההקפה, מספר אחד."  
חמש דקות מאוחר יותר לאחר שדוממתי מנוע ויצאתי מתא הטייס ליבש את הזעה הקרה, ניגש אלי המדריך שלי לשעבר, כאדריכל המחלק את זמנו בין הדרכה ותכנון בתים לא רואים אותו כל יום בשדה, ובחיוכו הצנוע ובטון הדבור הרגוע שלו פנה אלי ואמר:  
"היית לחוץ קצת למעלה, לא?"  
אני? הייתי לחוץ? באמת שלא הרגשתי.  
"איך אתה יודע?" שאלתי  
"כשבקשת רשות להנמיך ל 1000 מטר ולא רגל הבנתי שאתה בלחץ."  
לא ניתן להסתיר מהם דבר מהמדריכים האלה. אתה כספר פתוח בשבילים.  
"בפעם הבאה כשאתה ניתקל במצב כזה", המשיך המדריך האדריכל, "עננות מעל המפרץ ולאורך משור החוף עד עתלית, בקש מהמגדל להגיע מעל הכרמל לצידו המזרחי של השדה, מעל היבשה, ואז תגלה שהשמיים צחורים והשדה גלוי וברור לנחיתה. ואם זה לא עוזר אז טוס ונחת בשדה אחר".

עכשיו אני יודע!

שי בוים