

VFR לילה – ניסיונות חיסול מוטסים

לא אתן לפקח/בקר הזוי להצליח במה שהסורים כשלו לפני כ-40 שנה

תמצית:

40 שנה למלחמת יוה"כ. מטסון לילה של 3 מטוסים (+1 מזדמן שהצטרף). ניסיון של הבקר להכניסי בהר, או, לחילופין, להנחיתני בלילה בהרצליה. ומעל הכול, חווית הטיסות בשדה התעופה הבינלאומי (דב) של העיר ללא הפסקה (ת"א).

התנצלות: מאז סדרת כתבותיי על מטסי המעופף באלסקה (8 פרקים, 122 דפים...) מיעטתי מלמשוך בעט מסיבות מובנות. ברם, אולם, חברים, הרפתקאות הטיסה בשדה דוב, הקפות לילה וניסיונות החזרת הסוס אל האורווה מגמדים את אירועי אלסקה בכמות העצבים, האדרנלין, המתח וההפתעות, ועל כך בהמשך.

מבוא: לפני כארבעים שנה במלחמת יוה"כ נפצעתי אנוש כקצין תותחנים ברמה"ג. מיציתי עד תום את כישרונות כתיבתי בנושא בתור רקע למספר רשימות תעופתיות ששרבטתי בעברי (בעיקר בנושאי האינטובציה הקשה....). במהלך שיקומי קיבלו הורי מסמך שבו צה"ל מודיע להם שבנם (כלומר אני) "נעדר" (תוצאה של דסקית אישית וצרור עצמות שנמצאו במקום בו נפצעתי....). שנים ניסיתי להוכיח לאימי שהם פשוט טעו בכתיב ולמעשה התכוונו ל"נהדר". נהדר במובן הזה כלל גם את המושג נחמד. מאז שאימי נסתלקה מעולמנו הרי שחובת ההוכחה של הטעות פגה, והרי לכם ספור בלי ה"נהדרות/נחמדות".

לא פרסמתי את הספור לפני המסע לבלקן מחשש לנקמת שדה דוב וייבושי בהמראה ובחזרה. מאחר והם עשו זאת גם בלי התירוץ של הרשימה, פגו חששותיי....

התארגנות למטס לילה – שלב א'

ביום בהיר וצח התפרסמה הודעה על מטס לילה שיוזמת אגודת התעופה. יוזמה ברוכה. הזדמנות לטוס לילה (לא טסתי לילה מאז אלסקה). הזדמנות לרענן את נוהלי השדה הבין הלאומי "דוב", הזדמנות לפגוש אנשים, ומעל הכול, הזדמנות ליהנות מן הנופים הקסומים של טיסת לילה. התכנון היה המראה מהרצליה לקראת נעילתה לשעות הלילה, נחיתה בחיפה, התכנסות, טיסה למגידו, ארוחה קלה, וחזרה לביני"ל של דוב. ביום שלמחרת, החזרת המטוס מדוב להרצליה.

ניצול הזדמנות – המטוס עובר לשדה דוב

הקדמה ומשל: לפני שאצלול לתיאורי שדה דוב קיים אצלי צורך בלתי נשלט לחשוף משל קדום שיושב בזיכרוני ומטרתו להמחיש את דרך הייסורים, את הבחינות ואת תהליכי ההתארגנות הנדרשים בכדי לטוס בשדה דוב. עוצמתו של המשל מתעצמת לנוכח העובדה שבמהלך האירועים שיתוארו בהמשך ביליתי **כשש שעות תמימות** בזמנים שונים של היום, בשדה הבינלאומי "דוב", כשאני מצויד במכשיר קשר קטן – (ICOM) ובמהלכן של שעות אלו חזיתי במספר טיסות, צבאיות ואזרחיות שכמותן הכוללת פחותה **מחצי** (1/2 !!!) ממספר הטיסות בהרצליה בשעה (בשעות בהן כמובן מותר לטוס וגם לעשות הקפות).

משל הנחשים:

בהיותי כבן שמונה צדתי בטעות נחש בחצר ביתי. אחד מאלף מיני הזעמנים המסתובבים במחוזותינו. אחרי דיון משפחתי ארוך, הושאר הנחש בבעלותי ובפיקוחי. במהלך הויכוח סבי

טען, מצד אחד, שכך יגדל פה צבר לתפארת המדינה המתעוררת שאינו ירא מן הזוחלים האלו, ומן הצד השני, אבי שטען שיש לרוצץ גולגולתו גם של הטוב שבנחשים, ויפה שעה אחת קודם. חלפה לה שנה ועוד צפע הצטרף לאוסף. כמובן שבגללו נאלצתי להתארגן באופן שונה ונאלצתי גם לבלות שעות מרובות בבית הספר בהרחבת השכלתי בענייני נחשים ומרעין בישיני אחרים. האוסף התעצם בסופו של דבר עם זעמן שחור בוגר (או אולי היה זה חנק משריץ, אל תתפשו אותי במילה, מה אני מאיר שלו?!). שהיה נחמד וחביב וליווה אותי בימי מצוקה לביה"ס עד לכיתה יוד שאז ציוני הנמוך בספרות עברית זעק בצורת נחש על שולחן המורה (אבל אני סוטה מן הנושא). יום אחד הגיעו לביתנו פקחים מן העירייה ואמרו שיש צורך ברישיון לגידול נחשים. הבאתי את שלושת הארגזים ותמהתי מאין נבע הצורך, תוך שאני שולף אחד מהם מארגזו. פקחי העירייה נסו על נפשם. בפעם השנייה כבר הייתה התראה בדואר. הוטל עלי לעבור בחינה להסמכה כמגדל נחשים. חברים יקרים. וכי לא מספיק בחינות הבגרות שהתדפקו באופק, הזמן האינסופי שהושקע באופנוע החדש שרכשתי, ההורמונים שהציפו את ראשי כנהוג בגיל זה, והאנשים הללו דרשו שאלמד את השטויות שלהם. "מה יש לפישרים העירוניים, לפקידים הלבקנים שזופי הפלורסנטים, ללמד אותי על נחשים? הרי אני חי עם נחשים מלפני שהם נולדו..."

והנמשל: כך פתאום מבקשים ממני הסמכה לשדה דוב. וזאת למה?! כי ילדים שהחלב עדיין זב על שפתותיהם וקליפת הביצה עדיין מקשה עליהם את לבישת החולצה, שומעים על מטוס שמדווח על נחיתה מצפון ונוחת למעשה מדרום (או אולי ההיפך). בשביל מה עושים להם בדיקות עיניים של פקחים, ריבונו של עולם, אם הם אינם מביטים סביב?! אבל, צריך, עושים. מי אנחנו שנליך?! העיקר שייתנו לנו לטוס.

ההתארגנות בשדה דוב

כשבוע לפני האירוע ארגנו, סידרנו, תאמנו, הזמנו, הגשנו מרשה לטיסה מהרצליה לביני"ל ש"ד (זמן טיסה של כ-1:40 דקות, שזה כ-100 שניות, לנחיתה ישירה על מסלול 21, זה שבא מצפון לאלו שיש להם ספק, ו-2:40 דקות ועוד כ-4 דקות הסעות להקפה ארוכה למסלול 03).. הגשנו גם בקשה לבצע הקפות בשדה דוב בין 21:00 ל-22:00, זמן מקומי, למרכז תאום. בשעה זו תכננו, שלושת השותפים במטוס, למרק את כישורי ויכולות הלילה שלנו (אחרי שכולנו כבר נבחנו כמובן בנהלי השדה, וכמובן, הכול בליווי מדריך במטוס).

בסביבות 19:30 נחתנו מהרצליה וטייסנו ביקש לבצע "סע וגע" (t&g) כי השדה ריק ממטוסים מקיפים. בוצעו ארבע הקפות תמימות ובסביבות 20:00 (שמונה בערב, זמן מקומי) הגענו לחניה מתוך כוונה לבקש הקדמה לשעת האימון (השותף השלישי כבר היה בדרכו לשדה ואילו השותף הראשון כבר סיים את חלקו ברענון).

הקדמנו במרכז תאום את זמן האימון ל-20:00, אבל עכשיו היה עלינו להגיש תוכנית טיסה. **הידעתם!?** למרות שנבחנתי בנושא כנראה שלא קראתי בעיון (והפנמתי) שגם להקפות בשדה הביני"ל השומם ע"ש דוב הוז, גם אחרי תיאום מוקדם עם מרכז תפעול, יש להגיש תוכנית, ואם בא למנהלת השדה להתעקש, הרי שבאופן רשמי יש צורך להגיש את תוכנית הטיסה שעתיים מראש!!!!

ירח של אמצע חודש כבר קפח על ראשו ואנו בטלפונים. מגדל=> מודיעין טיס => מגדל וחוזר חלילה. ב-20:25 קיבלנו בשעה טובה ובמזל טוב רשות המראה (עוד ישמע בהרי יהודה...שום מטוס לא נשמע באופק...).

ההקפות חלפו ללא אירועים מיוחדים. ב-12 ההקפות שבוצעו פגשנו, במקרה האופטימי, 5 מטוסים.

החזרת המטוס

בצהרי יום המחרת, כשהיינו רעייתי ואני בדרכנו לשדה דוב, כשבכיסנו כרטיסים לסרט לשעה אחרי העברת המטוס המתוכננת, הגשתי תוכנית טיסה ל"מטס הבינלאומי" משדה דוב להרצליה. "שעה מראש, לא טוב! צריך שעתיים מראש ויש ליידע את מרכז תפעול לוודא שאין פעילות". זעקות הגעוואלד של רעייתי קטעו את השיחה. "בחום הזה אתה רוצה שאחכה לך באוטו בשביל טיסה "פקקט" של איזה 10 דקות במקרה הטוב" (המביא דברים בשם אומרם כאילו הביא גאולה לעולם). ויתרתי. מבעוד מועד הזמנתי את ההעברה ליום המחרת.

מטס הלילה

רק שלושה מטוסים ניצלו את ההזדמנות שמישהו מארגן להם מטס, נתיבים חריגים (צלמון ישירות לכפר תבור) ופעילות לילה במגידו לרבות הזמנת פיצות. שלושה מטוסים מקשקשים בשדה הבינ"ל של חיפה ומתקנאים בחיפאים שהשדה שלהם פתוח גם בלילה, ויוצאים לדרך. מפאת הפרש המהירויות בין המטוסים יצאנו ראשונים במוני.

לטובת הוויזואליזציה, (המחשה), של הקטע הבא צרפתי מפה בסוף הרשימה ובה הנתב המתוכנן והנתיב שהבקר שלח אותי עם סימון נקודות הכניסה הפוטנציאליות להר.

שרתי וזימרתתי את הנתיב. כיוונים, גבהים, זמנים. הכול בע"פ (כמו שרק מי שחווה תקלת חשמל בלילה יודע...). הכנתי גם מפה לגיבוי ו-GPS (קישוט מיותר לפי שעה) מלווה בטייס שארגן את המטס הזה וישב מימיני. המראנו ל"גילעם" ושם הפתעה. קיבלנו ישירות "נטופה". לא בדיוק מה שתכננתי, אבל זה מה שהבקר ב"פלוטו" נתן. במהלך הטיפוס כבר הייתי ב-2500' או אולי 3000'. דיווחתי בגאווה "אגם נטופה" תוך טפיחה עצמית על הגב להתמצאות. לא נמוגו ענני האבק מהטפיחה הווירטואלית על השכם והבקר ירום הודו שלח אותי ישירות לעפולה בגובה 1500'. נהדר! בלי כל ההקפה המיותרת צפונה, בלי שגב, בלי עצמון וגם בלי כפר תבור. ישירות עפולה עם קצת חריגה לתוך אזור השליטה של רמת-דויד. פקח אמר/הורה אבל מאחר ואני ב-VFR לילה, צריך גם לחשוב. זה לא IFR! ...התארגנתי למעבר זהיר של הרי נצרת שמפריעים לי לטוס ישירות לעפולה (כפר החורש כמעט בגובה של 1600 רגל בפאתי נצרת המערביים ומן הצד השני, ערב אל פאמז בגובה של כ-1500 רגל). כל האזור גוש שחור מאיים. "לא יכול להנמיך ישירות לעפולה" הודעתי לבקר בחיל ורעדה ("אין לא יכול, חייל!!! רק לא רוצה!!!..."), נשמעה יללה בזיכרוני). הבקר עסוק בניסיונות חיסול של שלושה מטוסים קלים פרטיים שהפריעו לו לחזות בטלוויזיה בדיוק באותו הזמן ב"מרוץ למיליון".

הבקר התעורר ואמר: "תעקוף את נצרת ממזרח". ובזה תמו שיחותינו. הצלחתי לא להיכנס בתבור וזיהיתי את האורות המצנצים של מגידו בהיותי מעל עפולה בגובה 1500 רגל (לא זכרתי שבנוטאם כתוב שה-PAPI או VASI במגידו אינו פעיל...).

בכדי לסיים את פרק הבקר הרי שבהמשך טיסתנו, כשהיינו בלג ממגידו לשדה דוב, בערך באזור צומת עירון, נשאלנו ע"י אותו הבקר אם אנחנו בדרכנו לנחיתה בהרצליה (השעה 22:00, זמן מקומי). הייתי מבסוט עד הגג. סוף סוף החברה האלה מהאגודה עושים משהו והצלחו לפתוח לנו בעשר בלילה את הרצליה. באמת שלא היה לי ברור בשביל מה עשינו את כל מסלול הייסורים דרך השדה הבין לאומי "דוב" אם ניתן היה להמריא ולנחות בהרצליה. עוד אני עולז

ושוקל פתיחת בקבוק אוזו להצלחת המבצע, אחד ממטוסי מטס הענק של שלושת המטוסים הרס את האשליה במחי שידור קצרצר: "פלוטו, יא דביל, וכי אינך יודע שהרצליה סגורה". (את הדביל רק אני שמעתו).

סכום

חברים יקרים. הפיצות במגידו היו יוצאות מן הכלל, נהדרות. הכמות קצת גדולה עלינו אבל התארגנו.

הארץ שלנו בלילה, כמו ביום, מקסימה ויפהפייה, ולטוס בלילה זה עוד מימד של יופי (מתמודד מול הגובה הנמוך של האזמי"ם המנועים מלטוס לילה...).

את החזרת המטוס למחרת האירוע השארתי לשותפי למטוס. הלב אינו מתוכנן לעמוד בקצב ההתרגשויות שמזמן לו השדה הבינלאומי, בגילי.

רעייתי טוענת שאין לברך ברכת "הגומלי"¹ אחרי טיסה כזו ואחרי אירוע נצרת, כי אם יש צורך לברך "הגומלי" הרי שיש גם צורך לדווח לחוקר הראשי שהבקר ב"פלוטו" ניסה לחסל אותך, ואת זה לא עשיתי.

ונברך שהכול נעשה כדברו.

זֶהָרֵנוּ

¹ בְּרִכַּת הַגּוֹמֵל היא ברכת שבח לה' על טובה שגמל למברך, שאותה מברך אדם שהיה בסכנת חיים או בסכנה משמעותית אחרת וניצל ממנה.

