

31/8/2013

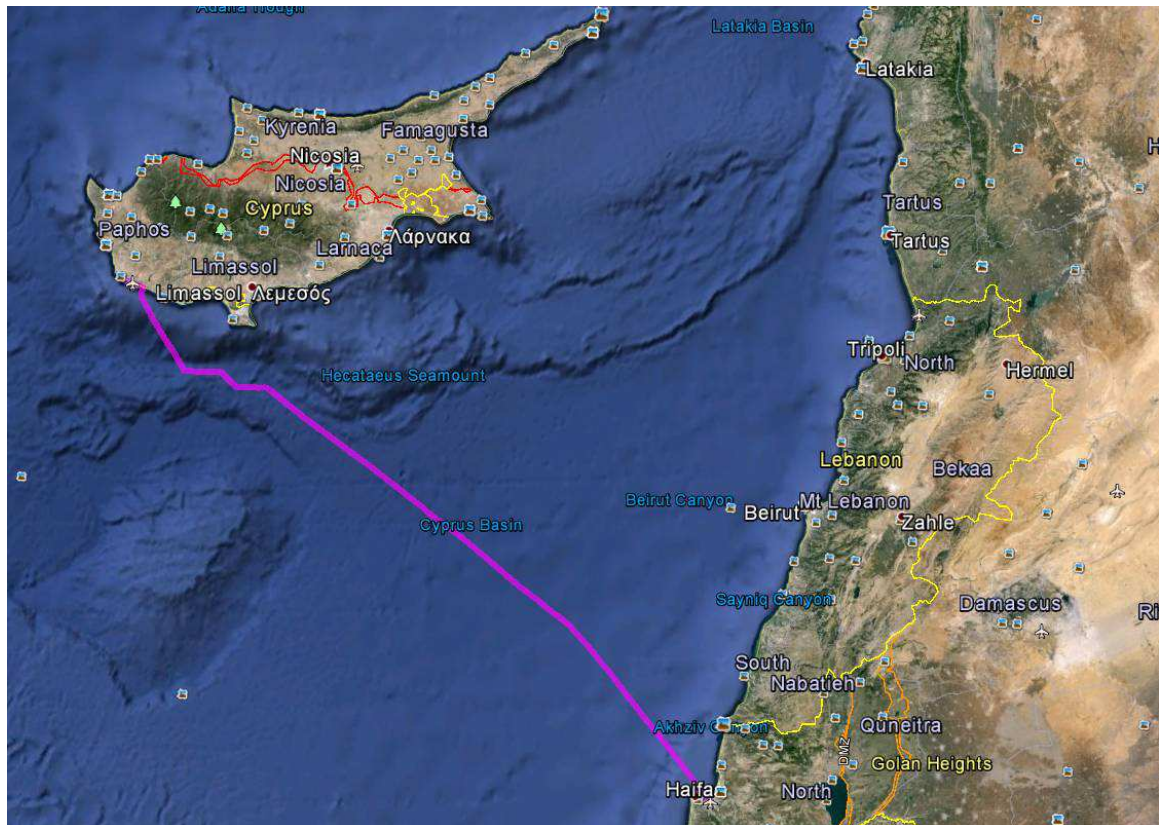
מראשון לוונציה ובחזרה עם טקסן

בשבוע שעבר ערכנו מסע / טיול טיסה עם הטקסן שלנו מראשון- לציון לצפון איטליה וחזרה. בשנה שעברה כבר ביצענו שתי טיסות לחו"ל, האחת לקפריסין והשנייה לרודוס ולאי יוני סמוך. השנה החלטנו להרחיב את מעטפת הטיסה ולהגיע עד צפון איטליה. להלן סיפור הטיסה:

היום הראשון:

במשך השבועות האחרונים עבדנו במרץ על תכנון הטיסה על כל היבטיה. הנתבים, התאום עם השדות שננחת בהם, האישורים, המרשים, התדרים, הגבהים, לוחות הזמנים, "תיק הטיסה" שחלקו אלקטרוני וחלקו בדפים – כל אלה היו מוכנים לקראת היציאה המתוכננת שלנו ביום שישי ה- 23/8/2013. צחוק הגורל הוא שלאחר כל ההכנות האלה, יום לפני מועד הטיסה המתוכנן נורו כמה טילים מלבנון על ישראל, ושדה חיפה, היחיד ממנו אנחנו יכולים לצאת אל מחוץ לגבולות הארץ, נסגר. את רוב יום שישי העברנו בניסיונות לצאת מהארץ. אחרי שקיבלנו אישורים מכל העולם ואשתו ויצאנו בטיסה מראשון לכיוון חיפה, עצר אותנו הבקר בדרך ולא אפשר לנו להמשיך. חזרנו לתנובות ומשם אחרי עוד שעה של טלפונים הגיע סוף האישור המיוחל. טסנו לחיפה וגמרנו שם את כל פרוצדורות המכס והמשטרה די בלחץ. בסופו של דבר המראנו לכיוון פאפוס בארבע אחה"צ במקום בתשע בבוקר, כפי שתכננו. התוכנית המקורית היתה להגיע ביום הראשון לרודוס לאחר נחיתת תדלוק בפאפוס. בגלל שעת היציאה המאוחרת לא יכולנו כבר להמשיך לרודוס ולכן עשינו עצירת לילה בפאפוס. הטיסה לפאפוס היתה קלה במזג אויר נוח ולקחה שעותיים ועשר דקות.

נתיב הטיסה מחיפה לפאפוס:



המראה מחיפה:



קצת נופים מהדרך:



נחיתה בפאפוס:



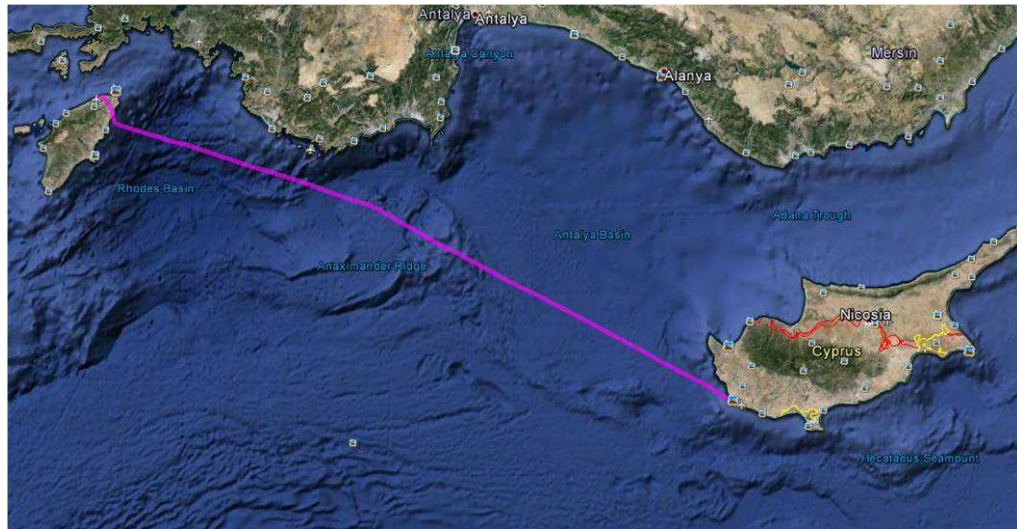
מנוחת הלוחמים:



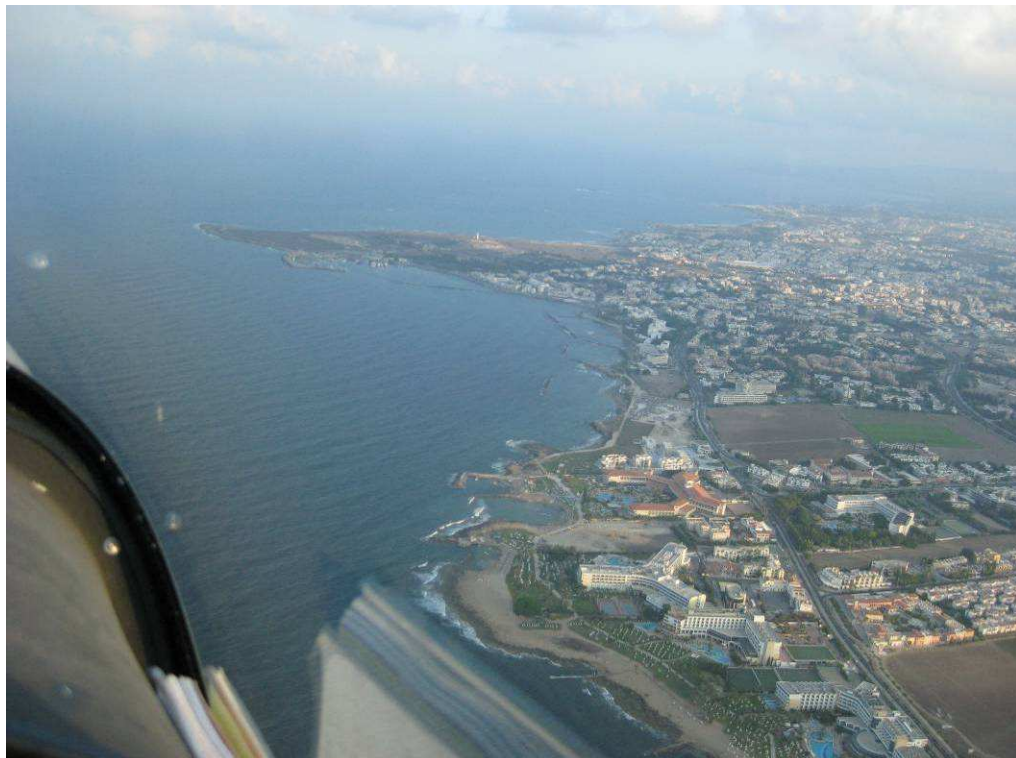
היום השני:

ביום השני, החלטנו שאנחנו מצמצמים את הפער שנצבר ביום הקודם, ובמקום לבצע שני לגים כמתוכנן ביצענו שלושה. הלג הראשון היה מפאפוס לרודוס. מדובר בשעתיים וחמישים דקות של טיסה מעל מים. ביצענו את הטיסה ב- FL085, כלומר בערך ב-8,500 רגל. המטוס שלנו אינו ממוכשר בטייס אוטומטי, ולכן על הטייס להיות בריכוז מלא לאורך כל הדרך על מנת לשמור את נתוני הטיסה באופן ידני. בחלקים של הטיסה השמיים מתחתנו היו מרוצפים בעננים שמאד עזרו בשמירת אוריינטציה. ללא עננים נדרשנו לריכוז רב והמבט היה ממוקד רוב הזמן במכשירים (אופק מלאכותי ומכשירי ה-GPS). הראות אמנם היתה טובה, ובכל שלב היה לנו קשר עין עם פני הים, אבל באלו לא די על מנת לשמור את נתוני הטיסה. מזג האוויר היה בסה"כ נוח ונעים. את רודוס אנחנו כבר מכירים ואחרי שעתיים וחמישים דקות של טיסה היה נעים לראות שוב את החוף המזרחי של האי היפה הזה.

נתיב הטיסה מפאפוס לרודוס:



המראה מפאפוס:



סיפור טיסה עם טקסן לצפון איטליה

קצת עננים בדרך:



מתקרבים לרודוס:



וכך זה נראה בשטח (כלומר בים):



חונים בין הגדולים:



מי זה מפריע לנו בדרך להמראה?



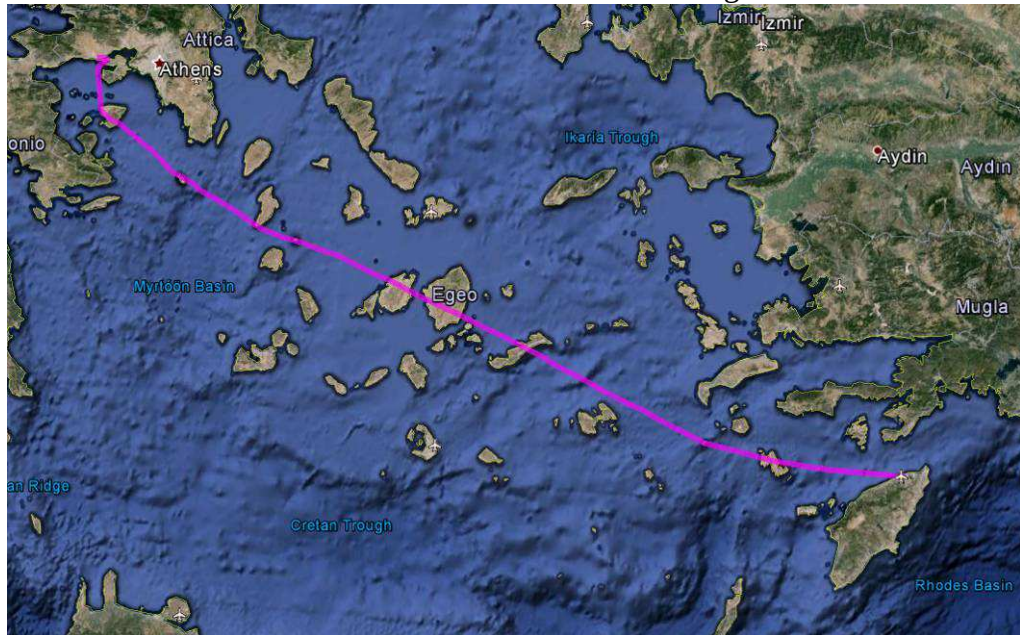
אוקי, מיצינו. תן גז...



סיפור טיסה עם טקסן לצפון איטליה

לאחר סיום התדלוק ברודוס המשכנו לכיוון Megara שליד אתונה. לג חדש עבורנו. הקטע הזה לקח כשלוש שעות וחמש דקות. אבל בניגוד ללג הקודם, הלג הזה משובץ בהרבה איים, מה שאפשר להנות מקצת גיוון, כמו גם לשחק ב"מי מוצא ראשון את המנחת שאמור להימצא על האי הקרוב". שדה Megara ממוקם בתוך ה- CTR העצום של אתונה, והטיסה אליו דורשת היצמדות לנקודות, לנתיבים ולגבהי ה- VFR המפורסמים ב- AIP של אתונה. גם בלג הזה טסנו ב- FL085 אבל עם הכניסה לתחומי ה- CTR של אתונה, הנמכנו כנדרש. Megara הוא שדה צבאי אבל גם שדה תעופה כללית גדול ומטופח. יש שם הרבה הנגרים ומוסכים ענקיים ונוצצים, והרבה מטוסי תעופה כללית ומסוקים. למעט החום הבלתי נסבל ששרר שם, זה נראה אחלה מקום.

נתיב הטיסה מרודוס ל- Megara :



איים בדרך:



סיפור טיסה עם טקסן לצפון איטליה

המרחב של אתונה כפי שנראה במכשירים:

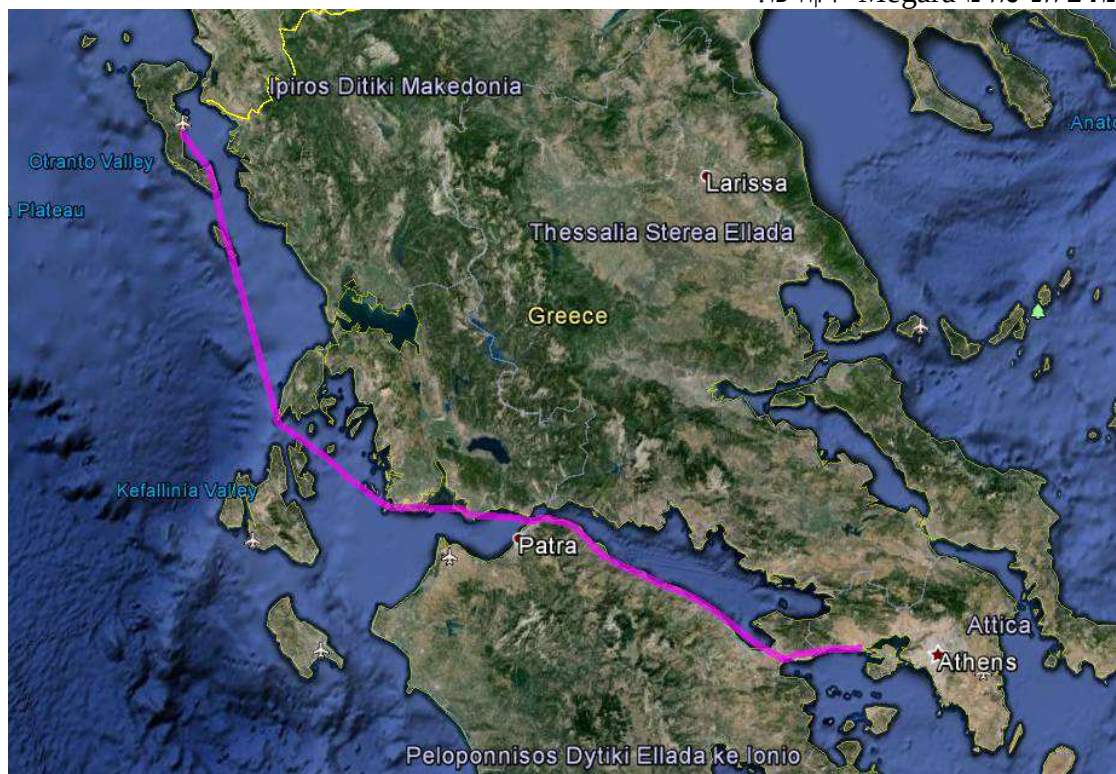


בגובה נמוך לקראת הנחיתה ב- Megara:



לאחר עצירת תדלוק קצרה ב-Megara המשכנו לקורפו. מיד אחרי ההמראה עברנו מעל תעלת קורинтос. וטסנו לאורך החוף הצפוני של חצי האי פלופונז. בקצה המערבי של מפרץ קורинтос עברנו מעל הגשר התלוי, המחבר את חצי האי ליבשת. הטיסה בקטע הזה היתה ברובה לאורך חופים אבל היה גם לג קצר של ארבעים מייל מעל ים. היות ורוב הטיסה היה למעשה לאורך חופים, ביצענו אותה בגובה 3,000 רגל, ולא טיפסנו גבוה. באופן כללי האיים בצד המערבי של יוון נראים ירוקים יותר ועשירים יותר (המון יכטות במפרצים קסומים כמו בתמונות). קורפו עצמה נראית יפה מהאוויר ומאד תירותית. הגישה לקורפו מדרום "מעניינת". הפינל עובר סמוך לגבעות מהצד המערבי של ציר הגישה לנחיתה. השילוב של הגבעות הללו, עם רוח בעלת רכיב מערבי המגיעה הישר מהן, בהחלט תורם לחידוד החושים לקראת הנחיתה. סיימנו לג נוסף של 2:35 שעות - סה"כ שמונה וחצי שעות טיסה מהבוקר. קצת התאמצנו היום, אבל צמצמנו את הפער שנוצר בגלל היציאה המאוחרת שלנו מהארץ וחזרנו ללו"ז המקורי.

נתיב הטיסה מ-Megara לקורפו:



תעלת קורינתוס:



הגשר בצד המערבית מפרץ קורינתוס:



הקצה הדרומי של קורפּו:



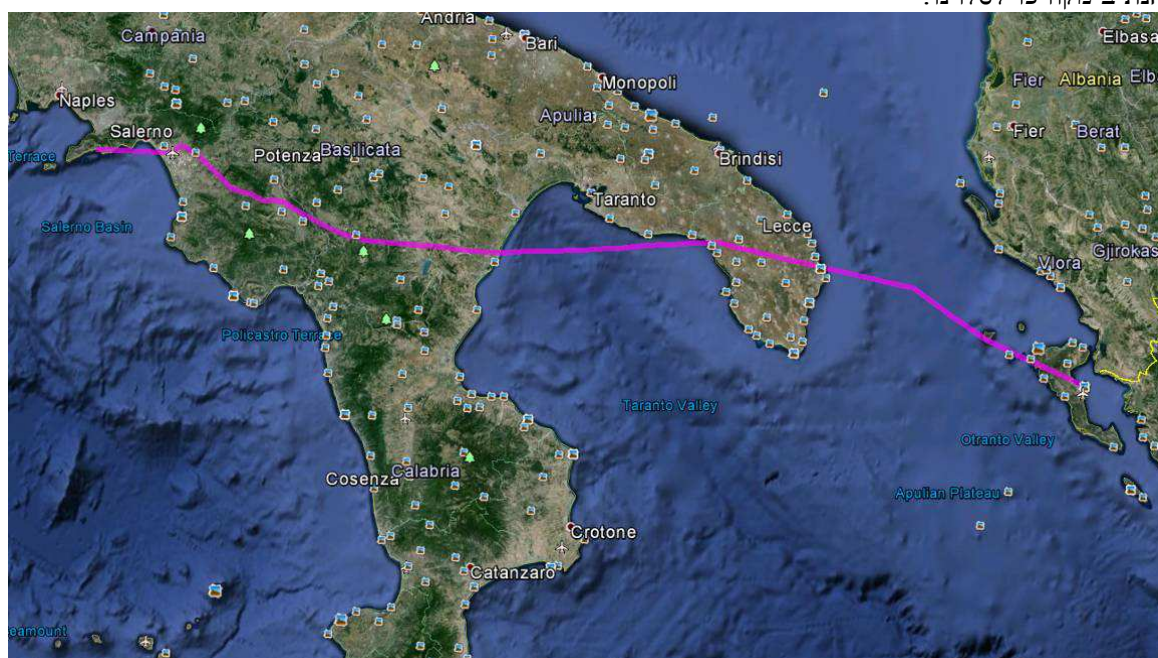
אחרי הנחיתה:



היום השלישי:

היום השלישי היה יום הטיסה הקצר ביותר לג אחד מקורפו לסלרנו שבדרום מערב איטליה, 2:55 שעות. ההמראה מקורפו, המעבר מעל האי היפיפה באוויר הקריר והיציב של הבוקר והטיפוס ל-6,500 רגל היו מדהימים. החצייה של הים האדריאטי לאיטליה היתה קצרה וקלה וקיבלנו מהבקרים האיטלקים קוים ישרים ונוחים. אחרי חציית המפרץ של דרום איטליה התחלנו להיכנס, לראשונה בטיול הזה, לאזורים הרריים. אגמים, עמקים ומעברי הרים עם נוף אירופאי קלאסי, למרות שמדובר בדרום איטליה וההרים שם אינם גבוהים במיוחד (מקסימום 5000 רגל בערך). המשכנו ב-6,500 רגל עד לאזור סלרנו. התוכנית היתה לפגוש בסלרנו את החבר'ה האיטלקים שהגיעו עם מטוסייהם לארץ לפני כחודשיים. באותו טיול ליווינו אותם בטיסתם בארץ, והראנו להם את נפלאות הגליל, הכנרת, הנגב ונחל נקרות. במהלך תכנון הטיול שלנו יצרנו איתם קשר, ומעבר לעזרה שהם נתנו לנו בתכנון הנתיבים באיטליה, הם הציעו לחבור אלינו בסלרנו, וכך אכן היה. בהתקרבות לסלרנו התחלנו לשמוע בקשר את החבר'ה האיטלקים מגיעים למפגש מסיציליה. עמדנו לפגוש אותם עוד כמה דקות על הקרקע, אבל לפני כן היתה לפנינו עוד עבודה. בסלרנו נתקלנו בפעם הראשונה בטיול הזה במזג אויר. עננים פעילים וגשם. בנוסף, הקרקע באזור שממנו הגענו לשדה היתה די גבוהה, מה שאילץ אותנו לבחור בקפידה את נתיב הגישה בהתחשב בעננים ובהרים. סה"כ זה לא היה מסובך מדי ופילסנו את דרכנו לבסיס שמאלית ל-23 בסלרנו. את הנחיתה עשינו כבר בגשם קל אבל במזג אויר אופייני לאחר מעבר חזית, כלומר שקט ויציב. לאחר הנחיתה הגשם התגבר והמשיך למעשה רוב היום. לאחר איחוד מרגש בילינו את כל שארית היום עם החבר'ה האיטלקים ברכב שכור לאורך חוף אמלפי היפה. לקראת הערב השמיים התנקו. במהלך הערב עברנו על כל מפות מזג האוויר ונתוני הלוויינים כדי להחליט מה קורה למחרת - האם אפשר להמשיך לטוס או לא, ואם כן, האם ניתן לעשות זאת בנתיב המקורי או שיש לשנות את התוכנית.

הנתיב מקורפו לסלרנו:



המראה מקורפו:



האי מלמעלה:



משאירים את קורפו מאחור:



חופי איטליה:



וואלה יש:



פיינל קצר בגשם:



סיפור טיסה עם טקסן לצפון איטליה

חיכינו כבר לרגע שנוכל להשתמש בידדות שהבאנו מהארץ:



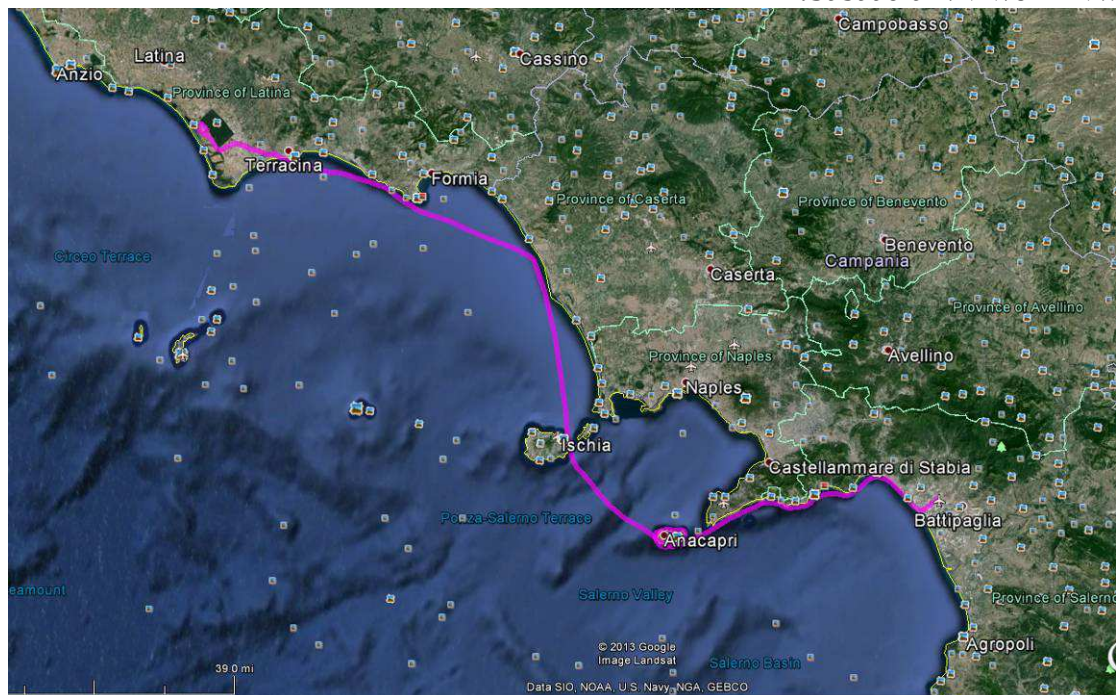
תמונה קבוצתית:



היום הרביעי:

אחרי שבדקנו את מפות מזג האוויר אלף פעם, חזרנו בבוקר לשיטה הישנה. יצאנו החוצה, הסתכלנו על השמיים והחלטנו שאפשר לטוס. מזג האוויר בבוקר (ובדיעבד לאורך כל היום) היה מדהים לטיסה. אוויר צלול ושקט אחרי הגשם ועננים נחמדים שגם עשו צל וגם ייצרו טרמיקות שהקלו עלינו את ההתקדמות. פתחנו את הבוקר בטיסה לאורך אותו חוף אמלפי שנסענו לאורכו בגשם אתמול. מהאוויר הוא פשוט מהמם, אין מילה אחרת. מדובר בקו חוף מצוקי עם צוקים שיוורדים מגבוה עד קו המים, אבל בניגוד לכביש מספר אחד בארה"ב הוא מלא בחופי רחצה, עיירות, מלונות ובתי קיט, שבנויים באופן בלתי אפשרי על המצוקים ונראים כאילו נשפכים לים. הצוקים מאד גבוהים ותלולים. טסנו באלפיים רגל מעל הים לאורך קו המצוקים, והפסגות שלהם היו גבוהות מאיתנו. גולת הכותרת בקצה של חוף אמלפי הוא האי קפרי. קיבלנו רשות להקפה סביב האי המצוקי הזה ויכולנו להנות מהצוקים היפים שלו מכל הכיוונים. בהמשך עברנו מעל אי אחר שנקרא Ischia. את כל הדרך הזו עשינו בליווי של גיורי, אחד החברים האיטלקים, שהוריד מאיתנו את הצורך לדבר עם הבקורות וניהל עבורנו את הקשר באיטלקית. החלק הראשון של הטיסה לאורך חוף אמלפי בוצע בתוך מרחב הטיסה העמוס של Roma International אבל לא נראה היה שלאיטלקים היתה בעיה כלשהי עם הימצאותנו שם. דיווחנו על מקומנו, עשינו מה שהתבקשנו, והכל זרם על מי מנוחות. אחרי 1:35 נחתנו לצורך תדלוק של המטוס המלווה בשדה דשא מקסים בשם Sabaudia, כמוהו אפשר למצוא רק באירופה.

הנתיב מסלרנו ל- Sabaudia:



סלרנו מהאוויר:



חוף אמלפי:



עוד קצת חוף אמלפי:



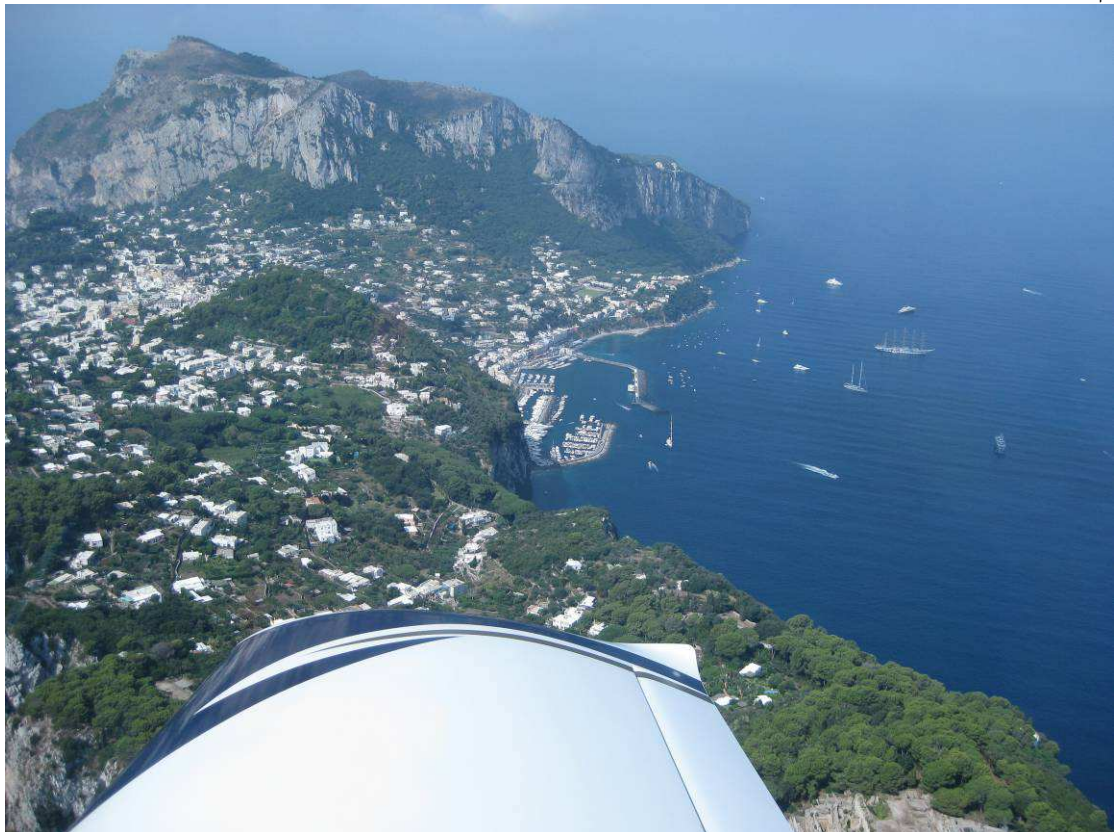
עוד:



האי קפרי:



קפרי מזווית אחרת:



מנחת Sabaudia:



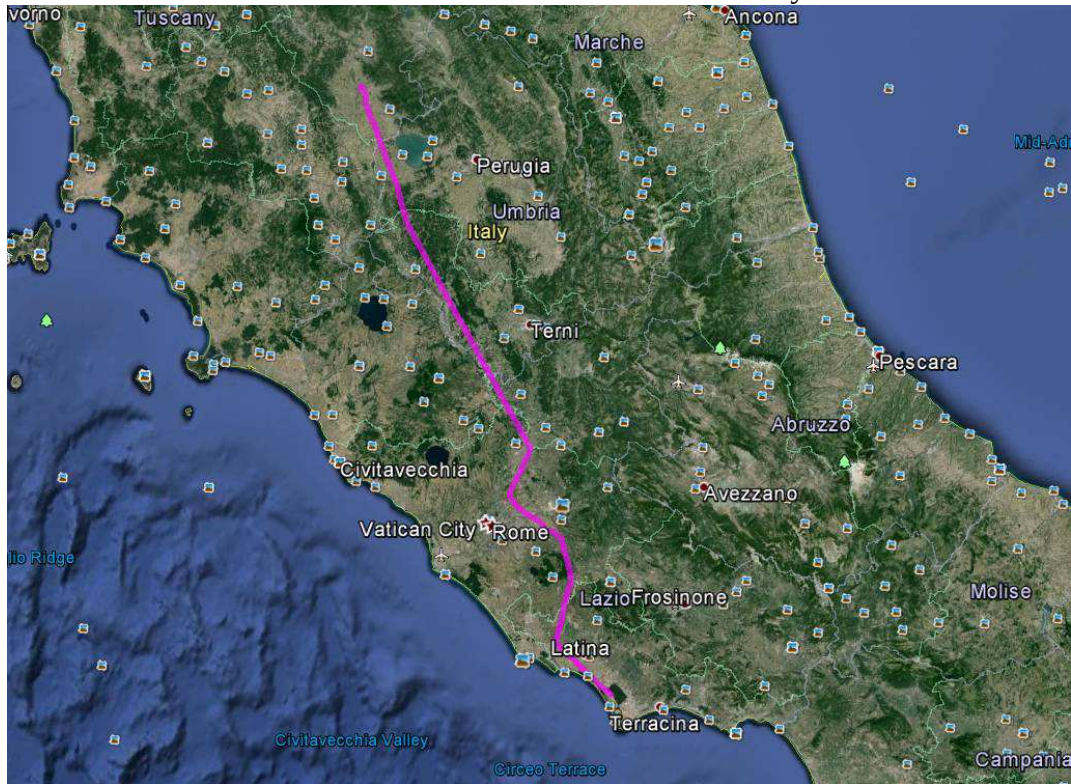
זווית נוספת:



סיפור טיסה עם טקסן לצפון איטליה

אחרי עצירה קצרה ב- Sabaudia המשכנו בטיסה עוד כ- 1:30 ליעד הביניים שלנו להיום - Serristroy, בערך במרכז איטליה (בין רומא למילנו). גם זה שדה קטן ומקסים עם מסלול דשא, מסלול אספלט, בריכה וכל השירותים האפשריים (וכל זה עמד לרשותנו מכיוון שלא היתה שם נפש חיה...)

הנתיב מ- Sabaudia ל- Serristroy:



הדרך ל- Serristroy:



המשך הדרך ל- Serristory:



Serristory:

