

טיפש אחד זרק אבן לבאר, אלף חכמים לא יוציאו אותה¹

מטס של אגודת התעופה ל"חזרה לקפריסין" 21-23 מרץ 2014

סכום:

32 מטוסים טסו מישראל לקפריסין עם אפס אירועי בטיחות.

עובדה הראויה לציון. מאחר וכתבתי בעבר לפחות שלוש פעמים על מסעות לאי השכן (האחרון בפסח לפני שנה) וגם דשדשתי בצמחי האי המופלא, הרי הפעם אנסה להבין את מקורה של ה"בושה הגדולה" הזו של אפס אירועי בטיחות. האם בגלל שהמטס הורכב רק משני לגים לעומת סקופיה שהאירוע פרץ בלג השלישי.. אולי התדריך המפורט (מדוי?), הסברי הבטיחות, תנאיי הקבלה שהציבה האגודה (עליהם ארחיב בהמשך), הרענון באנגלית במהלך התדריך, ואולי הנוכחות המרשימה ביותר של מדריכי טיס שראיתי מעודי בכנסי האגודה בחו"ל (ויש לי אי אילו באמתחתני), ואולי כולם הפנימו את דוח החוקר הראשי על אירוע סקופיה?!

מכל מקום, שאפו ענק ליו"ר האגודה ולחבר הסייענים שלו על ארגון המבצע, הורדת המחירים, היחס הנהדר שקיבלנו ותדריך היציאה למסע לרבות רענון האנגלית שהיו לעילא ועילא. יישר

כוח.

הקדמה ורקע תעופתי בנושא אבנים וטיפשים

חוקי הטיס ותקנות הטיס והתעופה רצופים בתקנות שנכתבו בדם. כל תאונה אווירית גוררת אחריה שיפור החקיקה בכדי למנוע את הישנותה. כך קיבלנו במהלך השנים ספר חוקים ותקנות עב כרס שמנסה באמצעות חיקוק להגן עלינו, על נוסעינו, על האוכלוסייה על הקרקע ועל אנשי האחזקה מביצוע מעשים שאינם ראויים. ודאי שלא ניתן לכסות את הכול (חוק הגל² במתמטיקה) וגם לחוק התיכון (או התכנון) של כלי טיס הידוע: "עמיד לאידיוטים - Idiots Proof", יש מגבלות.

במקביל, תקנות הטיס והוראות העזר לטיסה כמו פרסום המידע התעופתי (פמ"ת), נהלי החברות והסכמי הביטוח רצופים בהוראות שנגזרו בגלל טיפש שעשה שטות (חמורה בדר"כ). במחשבה ראשונה עולות במוחי הדוגמאות הבולטות הבאות:

¹ English translation: all the king's horses and all the king's men, couldn't put Humpty together again

² גיאורג וילהלם פרידריך הגל (בגרמנית: Friedrich Hegel Georg Wilhelm; 27 באוגוסט 1770 – 14 בנובמבר 1831) היה פילוסוף גרמני, מייסדי האידאליזם הגרמני ומחשובי ההוגים בעידן הנאורות.

איסור על ביצוע גע וסע (למען הדיוק – גע ולך – בלע"ז Touch & Go ובקיצור T&G) בשדה התעופה של הרצליה עם נוסעים³. כשלמדתי לטוס עוד לא הייתה התקנה הזו, ולא אכנס לאירוע שגרם לה להצטרף לחוקים. בניגוד אולי מן האיסור על T&G בדו מנועיים הרי שגם אם אני מדריך ואני טס עם עוד מישהו במטוס או אפילו עם עוד 3 הרי אם המטוס מסוגל לבצע G&T עם מדריך הוא מסוגל גם עם טיס. אם בשדה הייחודי הזה לא סומכים על הטייס אז אנא אל תאפשרו לו לנחות עם נוסעים. האם תוספת מדריך במטוס הופכת את המטוס לפנתר תעופתי? האם 200 שעות או אלף שעות אינן מספיקות?!

לא פחות כואב הוא **איסור הטיסה מעל המצדה**. מה שטמבל אחד עשה בנחיתה מוצלחת בבית הכנסת על ההר ללא נפגעים, חיסל את אחת ההנמכות הכי מרשימות בעולם. גם מנמיכים מתחת לפני הים וגם מקיפים את האתר ההיסטורי של מצדה. לו ידעתם כמה נוסעי-חו"ל הרשמתי עם התרגיל המשולב הזה עד לאותו אירוע אומלל.

על תקנות/חוקי שדה דוב ועל הצורך **בבחינת בקיאות בנהלי השדה** הבינלאומי העמוס הזה לרבות הצורך ברענון עם מדריך, כתבו רבים (גם עבדכם ייחד לנושא פרק שלם באחת מרשימותיו). מיותר, טיפשי, לא לעניין ואפילו אם מתאמצים התקנות חסרות כל ביסוס בטיחותי... טייס אומלל התבלבל ואמר 03 במקום 21 (או להיפך). (בשביל טעות של 18 לעשות כזה עניין?!).

אירוע סקופיה, CRM והתדריך למסע לקפריסין

אולי התוצאה הסופית מוכיחה שאני טועה, אבל כמו שכתב מילן קונדרה⁴ ב"קלות הבלתי נסבלת..." הרי שמאחר ובחיים אין קבוצת ביקורת הרי שלא ניתן לדעת מה היה קורה אחרת. רוב הדרישות שהופיעו בפרסומי האגודה לפני המסע לרחבי האי השכן מצוינות. ודרישות אלו, כשמאחורי למעלה מ-30 שנות טיסות לחו"ל, הן הבסיס לכל טיסה משותפת (גם כשטסים בארץ עם עוד טייס כדאי לדבר איתו מראש ולקבוע חוקים וסייגים) וללא ספק גם לכל יציאה לחו"ל, אבל הקשר שלהם לאירוע סטנקובץ מקרי (ולמי ששכח – אירוע ה"גלגלון" בנחיתה ליד סקופיה בשדה סטנקובץ כשיותר חוסר התאמה וסנכרון בין הטייס המטיס לבין הטייס במושב ימין, קשה לתאר....). ארגנתי פעם מסע לאיי יוון במטוס שלי לשלושה חברים טייסים שלא חצו את האוקיאנוס הים תיכוני. משהו כמו שקראנו לו אז "הרמת האופק מעל הים...".

חזרנו על האנגלית התעופתית ושיננו את חמש המילים הכי חשובות ביוונית, וחזרנו על הסימונים בשדות תעופה בינלאומיים (מזכיר קצת את שדה דוב...) (תהיתי שלא הופיע בתדריך האגודה...), וחזרנו על מילוי תוכניות טיסה ועל מברקים מטאורולוגיים. בין לימוד משותף ורענון, שהם חלק

³ **תרגולי הקפה והליכה סביב:** אין לתרגל המראה חוזרת לאחר נגיעה במסלול, בכלי טיס עם מטען או נוסעים וכלי טיס דו מנועיים. לחניך טיס: תרגול המראה חוזרת לאחר נגיעה במסלול מותרת לחניך טיס רק בטיסת הדרכה עם מדריך טיסה. **דצמ' 2013 רשות התעופה האזרחית עדכון 3/13**

⁴ **מילן קונדרה (צ'כית: Milan Kundera; נולד ב-1 באפריל 1929), סופר ופילוסוף צ'כי.** מכיוון שלכל אחד מאתנו יש רק תקופת חיים אחת לחיות: "Einmal ist Keinmal" או בעברית "פעם אחת זה אף פעם" כלומר מה שקרה פעם אחת, יכול באותה מידה היה לא לקרות מעולם

בסיסי מההתמקצעות שלנו בתחביב ובין לחייב את טייסי המטס לטוס עם עוד טייס במטוס כשאחד מהם כבר היה בחו"ל (מזכיר את החוק הידוע בחיל האוויר "לא יטוס לחו"ל מי שלא טס לחו"ל...") ההבדל גדול. החוק מחייב לטוס לחו"ל עם מיומנות אנגלית ברישיון. גם האגודה מחייבת. החוק מחייב לטוס עם רישיון רפואי בר תוקף, האגודה לא. זה לא מעורר דרשני!! כל פעם שאומרים באיזה תדריך משהו כמו "חברה טוסו או תנהגו או תרכבו לפי החוק", אני תוהה האם אין זו קריאה לטוס שלא לפי החוק שלא במטס מאורגן (הקריאה הזו אופיינית במטסי אופנועים...).

הרעיון לחייב טייסים המשתתפים בראלי לטוס יחד לפני כן, לפחות פעם אחת, ולא להיפגש לראשונה במטוס מול הנוף המדהים שבין "מרווה" לבין "וולקס" הוא רעיון נהדר, אבל, כמו עוד דברים בסדנת SRM (או CRM) שעברתי ונראים לי אולי טריוויאליים אבל אני יודע שיש אנשים שזקוקים שיגידו להם את זה, הרי גם ההוראה לדבר ולתאם עם מי שאתה טס איתו נראה לי כמו להגיד, "חברה, אל תשכחו לנשום בדרך...". [נדמה לי שמיציתי את הנושא בכתבות על כסא ימין ובתיאורי מסעותיי כטייס בטיחות (מושג חסר משמעות תעופתית למעט בתרגולי טיסות מכשירים אבל עוזר למנכ"ל חברות ההשכרה וחברות הביטוח לשון יותר טוב... ולי אישית ליהנות מעוד טיסות וגם לפגוש אנשים כמו שמסתיימת בדיחה שלא זה המקום לפרטה...)].

הדרך ללרנקה: כמו שצינתי בכתבות עבר נכתב כבר כול כך הרבה על הדרך המונוטונית הזו שכולה בכיוון אחד והיא מורכבת משתיים עד שלוש נקודות ("מרווה", "וולקס" וגם "דבר" לחיפאים...).

בשדה דוב הפתעה רבתי. לראשונה מזה שנים שלא עוכבנו ולא הוחזקנו בהמתנה לקבלת היתר הנעה. הכול תיקתק (לרבות אימון עמיתי למסע בחגירת חגורות הצלה והסרתם...), ועוד לפני שביקשנו מפלוטו לטוס ישירות ל"וולקס" הוא כבר אישר לנו.

טייס בודד, אפילו בטיסה קצרה יחסית כזו, זקוק לעוד מספר רגעי התארגנות וגם על כך כבר כתבתי בעבר [מתוך כתבה קודמת שלי: "אין מי ששומע איתך את הקשר ואת אוסף ההוראות באנגלית היוונית של הבקרים, אין מי שעוזר לך בהחלפת יעדים במכשירי הניווט (GPS או VOR-ים), אין מחליף של התדירים במכשירי הקשר והניווט לרבות ה-DME שדורש את התדר העצמאי שלו, ואין מי שעוזר לך להפוך מפות בזמן הטיסה (מאידך, יש אספקת שתייה, סנדוויצ'ים, עוגיות וממתקים בלתי פוסקת...)]. סוף ציטוט.

למיטב זכרוני זו לי נחיתה ראשונה בלרנקה על מסלול 04. אין הבדל. לעומת זאת מטס האזמ"ם שליווה אותנו בדרכנו כשמטוס אחד דיבר בקשר עבור כל המבנה, הרשים והתענגנו על השתתפותם במטס.

קבלת הפנים בטרמינל האחמ"ם מרשימה וזריזה (מזכיר את טרמינל 1 וטרמינל 3 בב"ג...).

מונית מטרמינל אחמ"ם לטרמינל הראשי, השכרת רכב ויציאה לנהיגה בצד ההפוך של הכביש...

הכנס: מצגת של ההרצאות שניתנו בכנס מופיעה באתר האגודה. ניקרתי בהרצאות פה ושם אבל ארוחת צהריים איכותית עם אנשי הכנס החזירה אותנו ללחץ דם תקין...

אחה"צ הספקנו עוד לנסוע לכיוון מזרח האי (עדיין בצד השמאלי...) ולראשונה בחיי הגעתי ל"איה נאפה" (לא בעונה אז כל סיפורי היפיפיות על החוף לא בתוקף).

חזרנו לארוחה משותפת של משתתפי הכנס כל אורחיו במסעדה עם מוסיקה מקומית שמנעה את היכולת לשוחח עם שני הבריטים שהיו שכניי לשולחן (נשיא AOPA אירופה...).

כמה מילים על הטיול הקרקעי: באחד ממסעותי המעופפים לקפריסין ביליתי בחברת הגר ואימה (ובני בכורי). הגר היא אלופת העולם בבוטניקה, והפעם היה קצת קשה בלעדיה אז הקטע הקצרצר הבא מוקדש בעיקר לה.

"את" "הזלזלת המנוצה" שבאולימפוס ובקופטריה (האדמה הרעה) לא פגשנו. זכרנו שיש צמחים "אֶנְדִּמִּיִּים" (צמחים שהם אופייניים למקום מסוים) ולכן שמחנו לפגישתנו עם "אלון זהוב עלים". לא פגשנו בעוזרר קוצני (נראה כמו רימון קטן), לא ראינו את אוג הבורסקאים (חומר ששמים בתוך תערובת הזעתר) וגם לא את מורית קלוטה, אבל לחצנו יד בשמחה לאורן שחור (לא האלוף, העץ...) בשביל מקיף אולימפוס. בדרכנו חזרה שוב סעדנו בעיירת הדייגים "זיגי" ארוחת דגים מופלאה (כן, העיירה שהתפרסמה עם סוכני המוסד ופרשת ההאזנות ככתוב במדריך). נהיגה הירואית בצד שמאל של הכביש בהר ובגיא, בכביש ובדרך עפר, ביום וגם בלילה עם זיבניה ובלעדיה (האזו של קפריסין ששמו נשמע כמו מחלת מין..) עברו בחטף.

ההרים גבוהים יותר בדרך חזרה...

בשל בעיות תקשורת כל הבוקר הייתי מוטרד משלושה טלפונים שעלי לבצע לפני המראה. החשוב מכולם, להגיש מרשה לטיסה הארוכה בת ה-3 דקות ו-20 שניות משדה דוב להרצליה. בשל עומס הטיסות בש"ד יש להגיש לפי הפמ"ת⁵ יום לפני כן או שעתיים מראש ויש גם לזכור לתאם מראש עם מרכז תפעול. כשחזרתי ממקדוניה השארתי את המטוס בש"ד למשך יומיים בשל תקנה זו (ותיארתי זאת במפורט לרבות הביזיון ופניה המאוכזבים של זוגתי שתחייה שעדיין צרוב בזיכרוני). גם הביטחון דרש שאתקשר לפני המראה (למרות המחשב והשיחה הטלפונית טרם צאתנו). אז איך אפשר ליהנות כששלושה איומים כאלה מתנוססים מעל ראשי וקווי החול"ל בסלולרי שלי התחרפנו...

שיקולי גובה לשיט וסתם מחשבות אל מול חופי ארצנו

טיפוס ל-7,500 רגל בשיעור טיפוס ממוצע של כ-500 רגל לדקה והרי חלפה לה רבע שעה שהיא חמישית מזמן הטיסה (לפני רוח האף...).

⁵ זה כל כך הזוי שצרפתי...

5) תוכנית טיסה לטיסה שמתוכננת להמריא משדה דב או לנחות בשדה דב:

א. תוגש למודיעין טיס ביום הקודם למועד הטיסה המתוכנן ולא יאוחר מהשעה 18:00, בכל ימות השבוע.

בעת צפי לעומס חריג בשדה, ייצור מרכז תפעול ש"ד קשר עם הטייס לתיאום מועד חלופי לביצוע הטיסה.

ב. תוכנית שתוגש ביום הטיסה, מכל סיבה שהיא, תוגש לפחות שעתיים לפני מועד ההמראה/נחיתה ותאושר בהתאם לעומס התעבורה הצפוי במועד בו מתוכננת הטיסה להתבצע.

במקרה זה על הטייס לקבל אישור נוסף ממרכז תפעול שדה דב לפני הגשת תוכנית הטיסה למודיעין טיס.

עוד 10 דקות אימות נתונים עם הביטחון (במרחק רב), מעבר של נקודת הדיווח "ולקוס", והופ, בקרת ת"א. כ-100 מייל מארצנו הבקרה מנסה להוריד אותי ל-5,500 רגל. כל 1000 רגל גובה נותנים לי כ-6 מייל גלישה בלי מנוע (7500 רגל, בלי פניקה, בלי רוח, בערך 40 מייל....). אני מבצע באיטיות זהירה (שעור שקיעה של 200-300 רגל לדקה במהירות מסומנת של 160 קשר ועם רוח האף נותן כ-140 קשר קרקעית....). (בקרב הידוע בין ה"כותב - יוצר- שרבטן" לבין הטייס המהנדס, המהנדס ניצח למספר שניות....).

קריאות השמחה והרגשת ההקלה כשרואים את המזח של הנפט בחדרה ואחריו את הארובות בלתי ניתנות להסבר אבל לא חשוב כמה אטוס מעבר לאוקיאנוס הים-תיכוני, נראה לי שתחושת שמחה זו לא תפוג.

גם הקטע הכי מסוכן ומסובך של הטיסה בין שדה דוב להרצליה, אחרי שנפרדתי משלושת נוסעיי, עבר בשלום ושוב אני רוצה לציין שמכל המגדלים והתעבורות האוויריות בעולם הרחב, את הרצליה אני אוהב יותר מכולם (אולי בגלל שבאלסקה אין מגדלים....).

סכום

אירוע תעופתי מקומי ומשובב נפש. המון השקעה בטיסה פצפונת, אבל הרבה הנאה וכיף.

כל הכתבה מוקדשת למעשה לשותפיי למטוס שנמצאים עם המוני בפרידריכשאפן ושלפני דקות ספורות קיבלתי את סרט הוידאו בדרכם מעל להרי האלפים מזגרב לזצלבורג וכולי קנאה וברכות לטיסה בטוחה ונעימה.

להם ולכולנו, פסח נעים וחג שמח.

יזק נוי

יזק נוי