

כל 10 שנים, חייבים להחליף את הרקטה שפורס את המצנח במטוסי צירוס. גם המצנח עצמו מחליפים עם "מחודש" שנבדק ונארז מחדש.

בגלל שמדובר ברקטה עם חומר מסוכן, ובגלל שבדגמים G1 של המטוס חייבים לפתוח את גוף המטוס לגשת למצנח, רק מקום אחד באירופה מוסמכת לבצע את העבודה, והיא נמצאת ב EHGG, גרונינגן, הולנד.

לוח הזמנים נקבע בין פקיעת תוקף המצנח מצד אחד, ועד חידוש COA מצד שני. נסינו לקבל דחייה לאביב, אבל רת"א דרשו אישור מצירוס, וצירוס אמרו לא.

השנה אני משתמש ב rocketroute להגשת תכניות טיסה בחו"ל, הוא קל מאד לשימוש, ונותן מענה גם ל VFR וגם ל-IFR. יש גרסה חינמית, אבל אני רכשתי מנוי שנתי ב\$66 שמאפשר גישה מהנייד (כולל דחית המראה בלחיצה אחת), ותדרוכים נחמדים כולל נוטאם ומז"א + דפיות לשדות. הדפיות כוללות VFR, אבל הם בפורמט שונה לכל מדינה ומדינה, לא Jeppesen.

המנוי שכולל קביעה אוטומטית של מסלולים ל IFR עולה \$260 לשנה, אבל אותו מנוע חיפוש נמצא בתוכנת PC בשם Flightplanpro, שהוא חנם בינתיים. גם ל VFR, אפשר להשתמש ב Flightplanpro במצב IFR כדי למצוא מסלול חוקי, ואז להתאים את הגבהים ואולי את המסלול ל VFR. גם ה plog הוא נחמד, כולל רוחות לפי תחזית, MEA ועוד הרבה. ואני משתמש בו בטיסה. ראו דוגמה:

ACID TYPE	PIC CMDR	OPR	DOF FLT/RULE	ADEP ADES	OFF BLOCK T/O	ON BLOCK LAND	BLOCK/T FLIGHT/T	ROUTE
4XXXX SR22			28-OCT-2013	LYNI 0810				RAVAK Y505 BEO M749 TUMPO L858 VLM
			EET 03:52 517.6 NM	LKPR 1202				
CLEARANCE								

WAYPOINT	AIR WAY	ALT MEA	TAS GS	WIND TEMP	TRK HDG	LEG DIST TOT DIST	LEG ETE	ATE	ATA ETA	FUEL 80 GAL	REMARKS
LYNI NIS/ KONSTANTIN VELIKI		648		339/1 +16		517.6	03:52		: 08:10	0.5 79.5	
TOC (TOP OF CLIMB)		F080	110 98	294/16 +8	335 330	20.2 497.4	00:12 03:40		: 08:22	3.1 76.9	
RAVAK	Y505	F080	150 138	294/16 +8	335 330	3.0 494.4	00:01 03:39		: 08:23	3.3 76.7	
BEO 112.3 VOR BEOGRAD	M749	F080 8000	150 136	290/16 +8	321 318	87.2 407.2	00:38 03:01		: 09:01	12.2 67.8	
KOTUS	M749	F080 8000	150 138	290/16 +8	331 327	35.0 372.3	00:15 02:46		: 09:16	15.7 64.3	
TONDO	M749	F080 4000	150 139	275/18 +7	331 325	50.1 322.2	00:22 02:24		: 09:38	20.8 59.2	
TEKNO	M749	F080 4000	150 136	274/20 +8	321 315	123.8 198.3	00:55 01:29		: 10:33	33.7 46.3	
BEGLA	M749	F080 1000	150 135	274/20 +8	316 311	17.2 181.1	00:08 01:21		: 10:41	35.5 44.5	
WGM 112.2 VOR WAGRAM	M749	F080	150 147	242/13 +9	320 315	38.7 142.4	00:16 01:05		: 10:57	39.3 40.7	
TUMPO	L858	F080 5500	150 146	242/13 +9	315 310	9.5 132.9	00:04 01:01		: 11:01	40.2 39.8	
LANUX	L858	F080 4400	150 123	272/34 +7	314 305	39.0 93.9	00:19 00:42		: 11:20	44.6 35.4	
OKF 113.15 VOR DESNA	L858	F080 4400	150 129	272/34 +7	330 319	5.6 88.3	00:03 00:39		: 11:23	45.3 34.7	

TABEM	L858	F080	150 125	267/38 +7	322 310	20.8 67.5	00:10 00:29	:	47.7 32.3	
VLM 114.3 VOR VLASIM		F080	150 143	257/48 +6	348 329	28.3 39.2	00:12 00:17	:	50.5 29.5	
TOD (TOP OF DESCENT)		F080	150 116	251/51 +5	308 291	12.6 26.7	00:06 00:11	:	51.9 28.1	
LKPR PRAHA/RUZYNE		1247	160 151	233/27 +15	308 299	26.7 0.0	00:11 00:00	:	54.3 25.8	

PAGE 1 OF 2 2013/10/28 FLIGHT DOC REF#: 288725 WWW.ROCKETROUTE.COM

WAYPOINT	AIR WAY	ALT MEA	TAS GS	WIND TEMP	TRK HDG	LEG DIST TOT DIST	LEG ETE	ATE	ATA ETA	FUEL 80 GAL	REMARKS
ALTERNATE1: LKKV KARLOVY VARY		1989	150 121	242/34 +14	277 270	52.1 569.7	00:26 04:18		:	60.3 19.7	

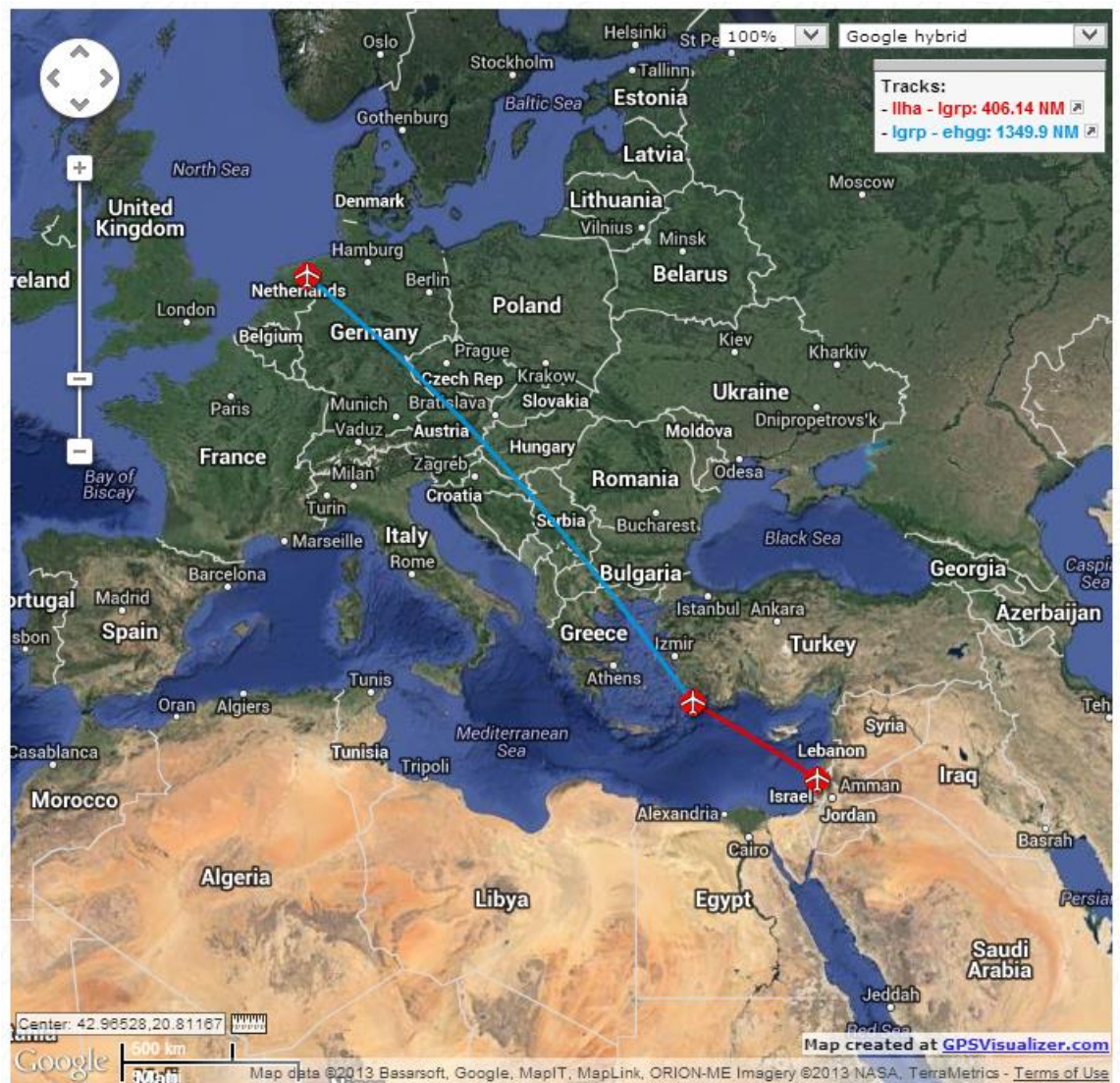
FUEL PLAN		
TAXI FUEL [GAL]	0.5	
DESTINATION FUEL	54.3	
DESTINATION CONTINGENCY FUEL [6%]	3	
ALTERNATE FUEL + CONTINGENCY [6%]	6.1	
RESERVE FUEL [GAL]	10	
TOTAL FUEL REQUIRED	73.9	

GFS wind forecast from: 28/10/2013 00:00

שימו לב שיש קטעים עם רוח אף של 45 קשר, שמוריד את המהירות הקרקעית לפחות מ120 קשר. מצד שני, התכנון הוא ל150 TAS ובדרך כלל אני מבצע TAS 160 בתערובת דלילה (Lean of Peak).

במעגל גדול, המרחק לגרונינגן הוא 1727 מ"י, אז השתמשתי בכלי GPSvisualizer http://www.gpsvisualizer.com/map?airport1=llha&airport2=ehgg&format=google&units=nautical&convert_format=&gc_segments=&gc_altitude=&show_wpt=3&trk_colorize=track

לראות את המסלול האידיאלי. מטעמי גמישות, וזמינות של שדות חלופיים, החלטתי לנחות ברודוס לצורך תדלוק, וזה מאריך רק במעט את המסלול.



לאחר מכן עברתי על הקו במפות גוגל, ובמפות rocketroute.com, לאתר שדות מתאימים קרובים למסלול. כל שדה חייב להיות עם מכס (כי צריך – אפילו עם מתוכנן רק לתדלוק – תמיד יכול להיות סיבה להתעכב), IFR (הגנה ממז"א ובטיחות), והעדפתי מקומות לשהיית לילה עם פוטנציאל תיירותי. יצרתי קשר טלפוני או בדוא"ל עם כל שדה, דרך חברת הנדלינג מקומי אם היה צורך, או ישירות לשדה. המידע הבסיסי מצאתי בוויקיפדיה (אנגלית) שכמעט תמיד כולל הפנייה לאתר הרשמי של השדה, ושם מחפשים GA או Private Flights. חובה לבדוק שיש דלק LL100, ורצוי לשאול את מחירו. נתקלתי בטיסה זו במחירים מ€2.80 עד €1.04 לליטר!

אני גם משתמש וגם תורם עדכונים לאתר
<http://www.iaopa.eu/airports-and-fuel-prices>

אבל זה לא מספיק, חייבים לבדוק בכל שדה – לפעמים בטלפון יש קשיי שפה, אבל דוא"ל מעט תמיד זוכה לתשובה תוך כמה שעות.

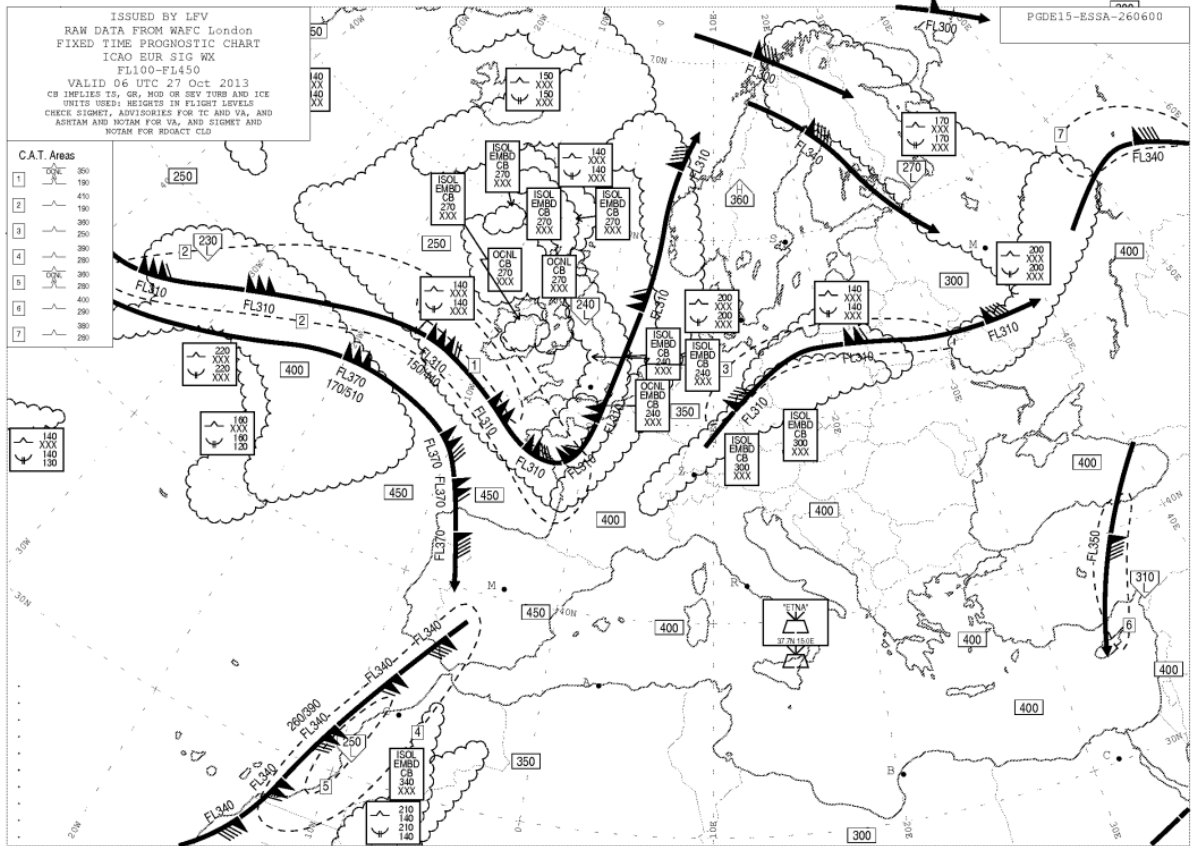
עוד אתר הוא <https://www.you-fly.com/airport/lgrp/Rodos#list>

כמנהגי, התחלתי לעקוב אחרי מז"א כשבוע לפני הטיסה – כמה דקות כל יום להסתכל עם המפה הסינופתי כאן

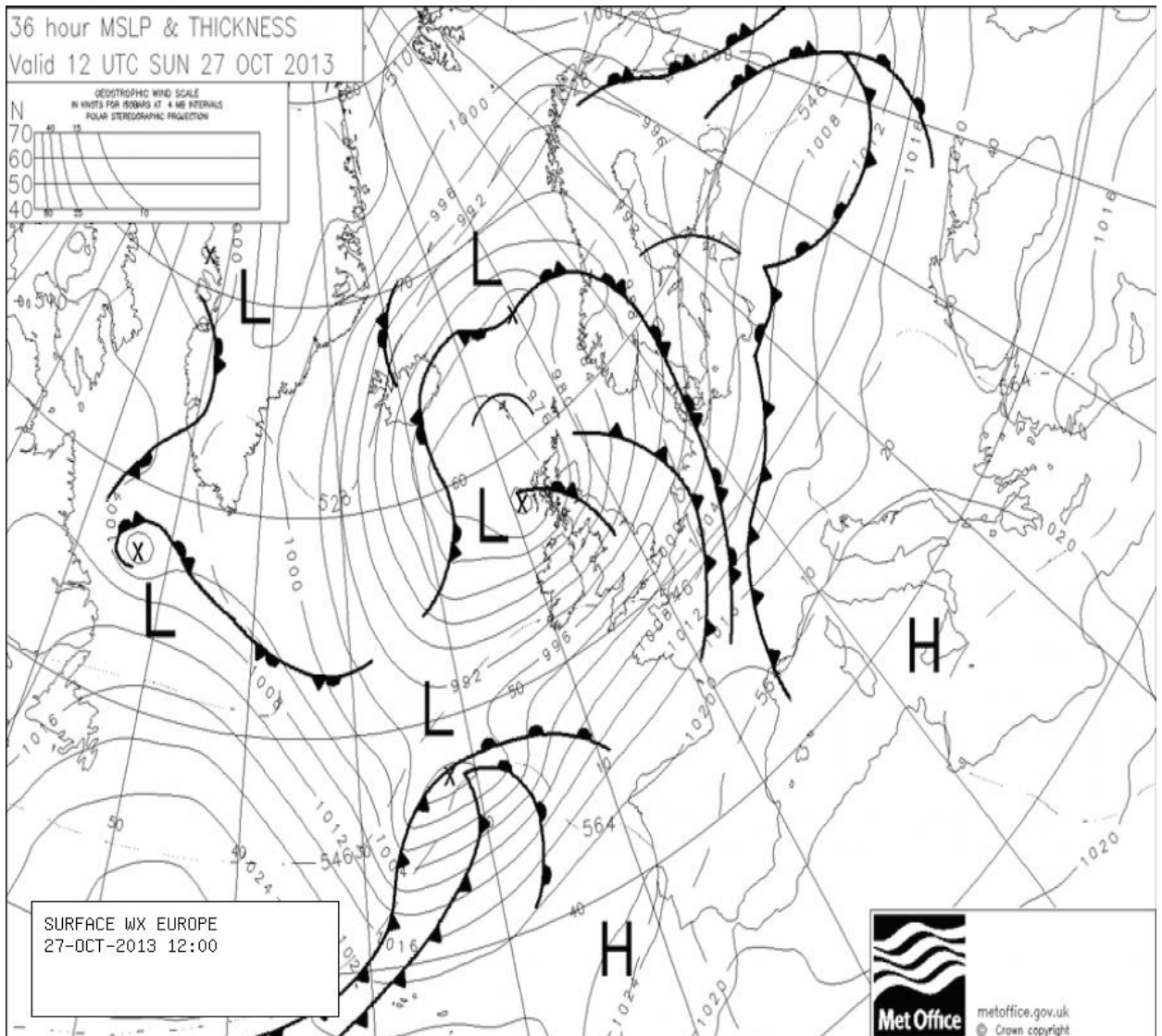
<http://www.jetplan.com/jepesen/weatherServlet?&action=show&graphicType=wxMapPrev&img=eusfcwx00.gif:2>

שאפשר להגיע אליו ולהרבה יותר באתר זה של rocketroute
<http://rrwx.com/europe/>

התלבטתי בין מסלול מערבי דרך באיטליה (בתקווה למז"א יותר ידידותי) ובין מסלול מזרחי קצרה יותר, ואפילו ביקשתי עצה בפורום [המלצות לתחנות עצירה בדרך לEHGG](#). בסוף אחרי שראיתי מפות כאלה:



1



החלטתי ללכת על מסלול מזרחי. בחרתי קטעים באורך של 3:30 עד 4:00 שעות (כולל רוחות), לנוחיותי ונוחיות אשתי שטסה אתי. השותף שלי היה אמור לבוא, ונאלץ לבטל לטובת עסקים, אז שדרגתי את אשתי לקדמת המטוס, כסא ימין, והתכוננתי נפשית ללילה שניה בדרך עם ארגיש עייף.

בחרתי בניש, סרביה (LYNI) לתחנה שנייה אחרי רודוס, זה התאים במרחק, ומחיר הדלק היה אמור להיות בערך €1.50 לליטר! (הם נתנו לי מחיר ב\$ לטון משקל, אבל חישבתי בערך – זה תלוי בטמפרטורה). לא מקבלים מזומן! אני תמיד מצטייד בכמות מכובדת של מזומנים באירו ובדולרים, ובשני כרטיסי אשראי, כדי לא להיתקע בשעת צרה.

לתחנה שלישית נבחרה ברנו בצ'כיה, LKTB לא גדול מדי, אבל עומד בכל הדרישות. כמובן שלכל קטע היו לי שתיים או שלושה שדות חלופיות שזיהיתי אותם מראש – אחד אלטרנטי בתכנית טיסה למקרה של איבוד קשר + בעיית מז"א – זה מצב חרום בצירוס – כי יש שתי רדיו עם מקורות חשמל בלתי תלויים, ושתי אנטנות. כך שסביר להניח שעם אין רדיו אז אין חשמל בכלל, אין PFD, וטסים על מכשירי גיבוי מינימליים. עם כל זה קורה במז"א מכשירים, אז זה חירום לכל דבר. לכן כ alternate הרשמי בתכנית טיסה אני בוחר שדה גדול ורחב... חוץ מזה, אני בוחר חלופי אחד באמצע הדרך, שאליו אטוס עם מז"א מידרדר, או יש התקררות ואני מבצע 180, או כל סיבה אחרת לקצר את הטיסה. וכן שדה נוסף מעבר ליעד, לשימוש עם אני מגיע ליעד והתנאים אינם מאפשרים נחיתה בטוחה – אז נבדוק קדימה ואחורה, ונחליט לאן לטוס. כמובן שרזרבות הדלק בהתאם ליעד, והרחוק מבין החלופיים + שעת טיסה + שימוש בנתונים פסמיים לצריכה. מצד שני, אני לא ממלא תמיד את המיכלים כשלא צריך – אין טעם לסחוב דלק ממקום למקום. הדפסתי דפיות לשדות היעד, וחלק מהדפיות לחלופיים. הצטיידתי בתדרים של VOLMET שאפשר להאזין להם בדרך כדי להתעדכן במז"א.

חשבתי על סמוס במקום רודוס - מזכרתי שבקיץ חיכיתי כמעט שלוש שעות לתידלוק (כנראה שארקיע Ryanair משתלמים יותר למתדלק), אז צילצלתי להנדלינג ושאלתי. הלחץ מאחורינו אמרו, אפילו ביום ראשון בבוקר אין בעיה.

ביום שישי הכנתי ותדלקתי את המטוס. סירת הצלה, חמצן, שמן, נקיון שמשות, נוזל נגד התקררות (TKS), בד"ח מלא מפורט...

ביום ראשון בבוקר, אחרי שעה נוספת של שינה (שעון קיץ), הזמנו ביקורת גבולות ל08:30 וב08:45 היינו באויר. אל אף שמודיעין טיס התעקשו על מסלול ארוך ומפוטל (GALIM, MERVA, TIROS, VELOX) מיד ב GALIM קיבלנו ישירות לVELOX. הרוחות היו קלות, ותוך כ2:50 היינו ברודוס. לעולם לא ראיתי את השדה ריקה כל כך. היתה שם 747 של אל-אל שעזבה בזמן שהסענו לחנייה, ועוד טיסת שכר אחת – זהו. אחרי תדלוק מהיר € 2.87 לליטר, ותשלום אגרות, ישבנו בשולחן על הרמפה ע"י מועדון הטיסה המשועמם (לעולם לא ראיתי בו פעילות, אולי בשבתות שאיני עובר שם) ואכלנו עד שהגיע הזמן לצאת. תכננתי 1:40 ברודוס, אבל שעה היתה מספיקה הפעם.

בסוף ההסעה למסלול, גיליתי שאין בנמצא ה SID שנתנו לי – השתמשתי בסט דפים מטיסה קודמת, וכנראה שנאבד דף או שתיים. זה היה ב GPS כמובן, אבל מגבלות הגובה והנחיות אחרות הם רק על הנייר, לכן ביקשתי מהמגדל NOSID, ונתנו לי runway heading ואז ישירות ל RAVAK

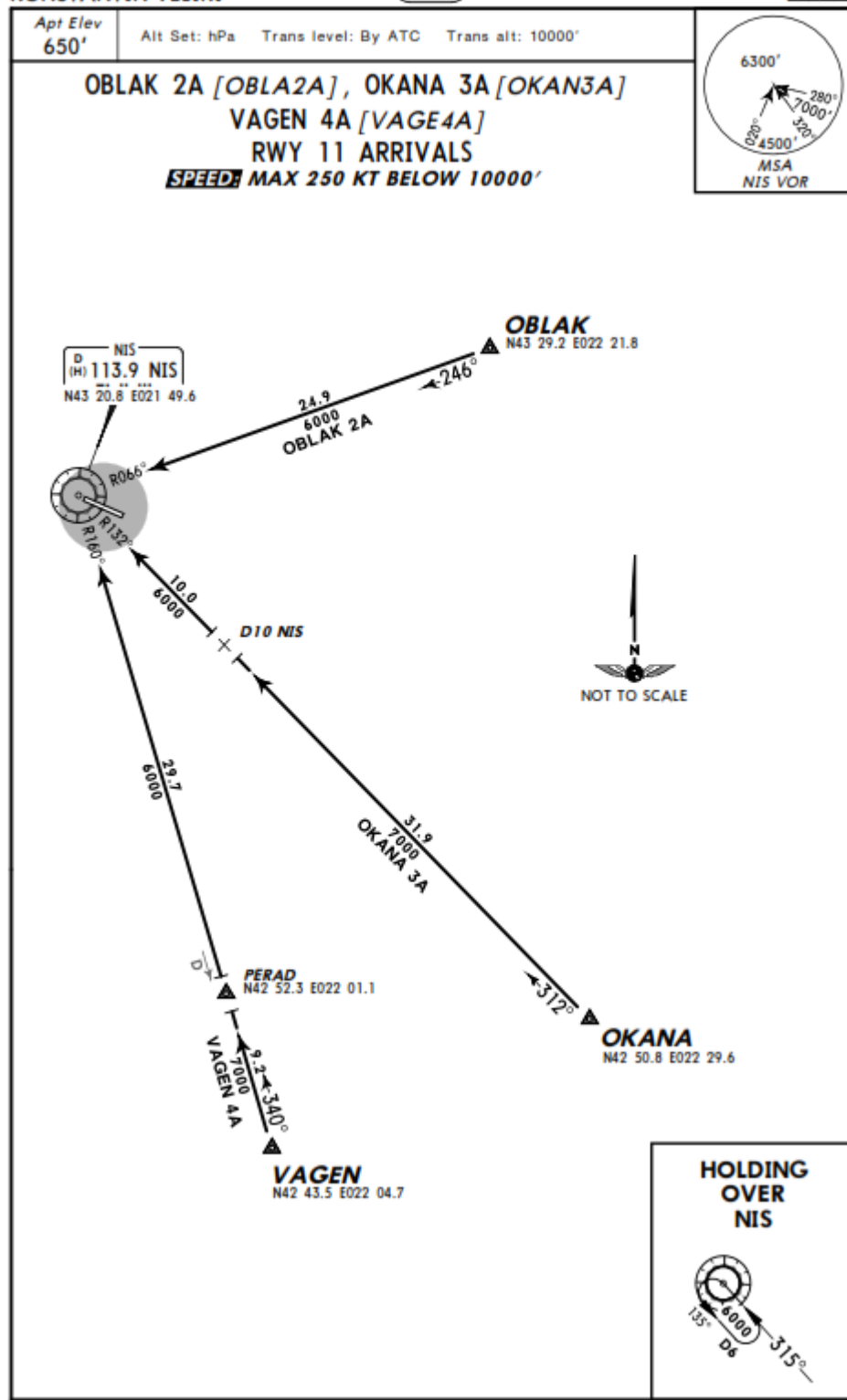
ב08:00 היינו בדיוק מעל העננים, לפעמים נכנסים לדקה או 2, ולהפתעתי הופיעו סימני קרח קלים שלא היו בתחזית בכלל – אפילו לא ב18000. הפעלתי TKS כדי למרוח שכבה של נוזל, ולא היתה הצטברות. הטמפרטורה בחוץ היתה +2 (שזה מתאים לתאוריה, אבל מפתיע). חימום פיתו כמובן. במקרה שהקרח כן היה מצטבר תכננתי לטפס 1000 או 2000 רגל, בשמש, ולהתרחק מהעננים. כמובן שהתקררות יכולה לקרות רק בעננים או בגשם (visible moisture), ולפעמים עדיף לטפס ולא לרדת, כל עוד אתה בטוח שתוכל לטפס מספיק גבוה. לא מומלץ לטפס בלי לדעת מה צפוי למעלה (אולי ראית קודם את השכבות), וכמובן לא כדאי לרדת בלי לדעת מה מחכה למטה (גובה קרקע, מכשולים וכו'). ה MEA וה MVA יכולים לעזור.

אני מודה שלא הסתכלתי על הדפיות מראש. רק בדקתי אורך המסלולים והכיוון יחסית לרוחות. ידעתי שיהיה לי מספיק זמן בדרך. כ30 דקות לפני ההגעה לניש LYNI, הקשבתי ל ATIS וידעתי לצפות למסלול 11, ובסבירות גבוהה איזה STAR יתנו עם בכלל. קצת הופתעתי שהוצאתי את הדפיות ומצאתי את זה:

LYNI/INI
KONSTANTIN VELIKI

JEPPesen
 7 SEP 12 **10-2**

NIS, SERBIA
STAR



CHANGES: None.

© JEPPesen, 2003, 2012. ALL RIGHTS RESERVED.

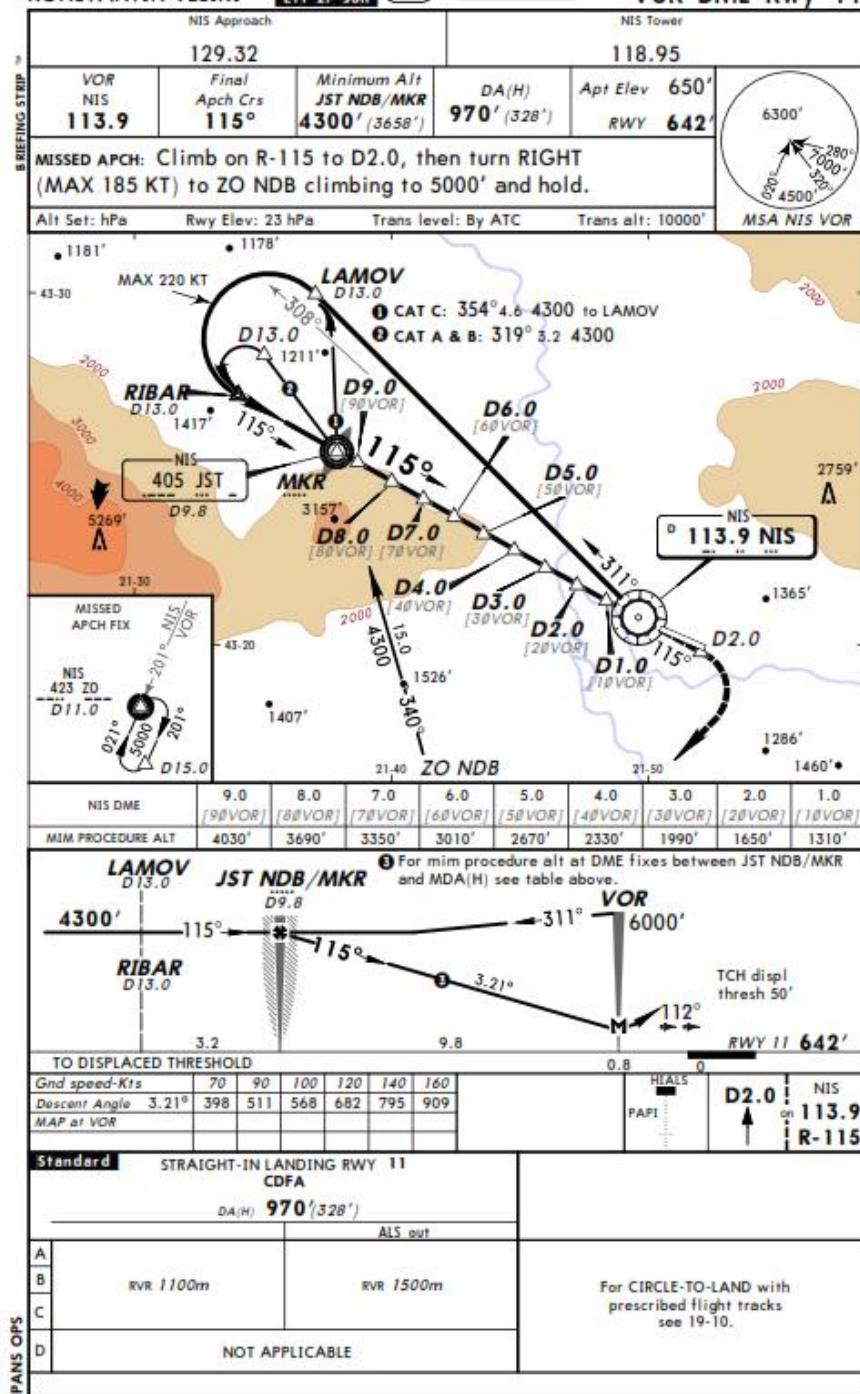
ראיתי שלמי שמגיע לנקודת RAVEN כמוני, יש רק מסלול אחד, והיא שומרת על גובה '6000 עד ה VOR, שהוא מעבר לשדה. איך ארד מספיק מהר '5500 כדי לנחות?

ואז ראיתי את הדפית גישה היחידה לשדה והבנתי – יש רכס הררי שהגישה יורדת איתו עד למסלול. ויש בה יותר step downs מכל גישה שראיתי:

LYNI/INI
 KONSTANTIN VELIKI

JEPPesen
 14 JUN 13
 Eff 27 Jun 13-1 CAT A, B & C

NIS, SERBIA
 VOR DME Rwy 11



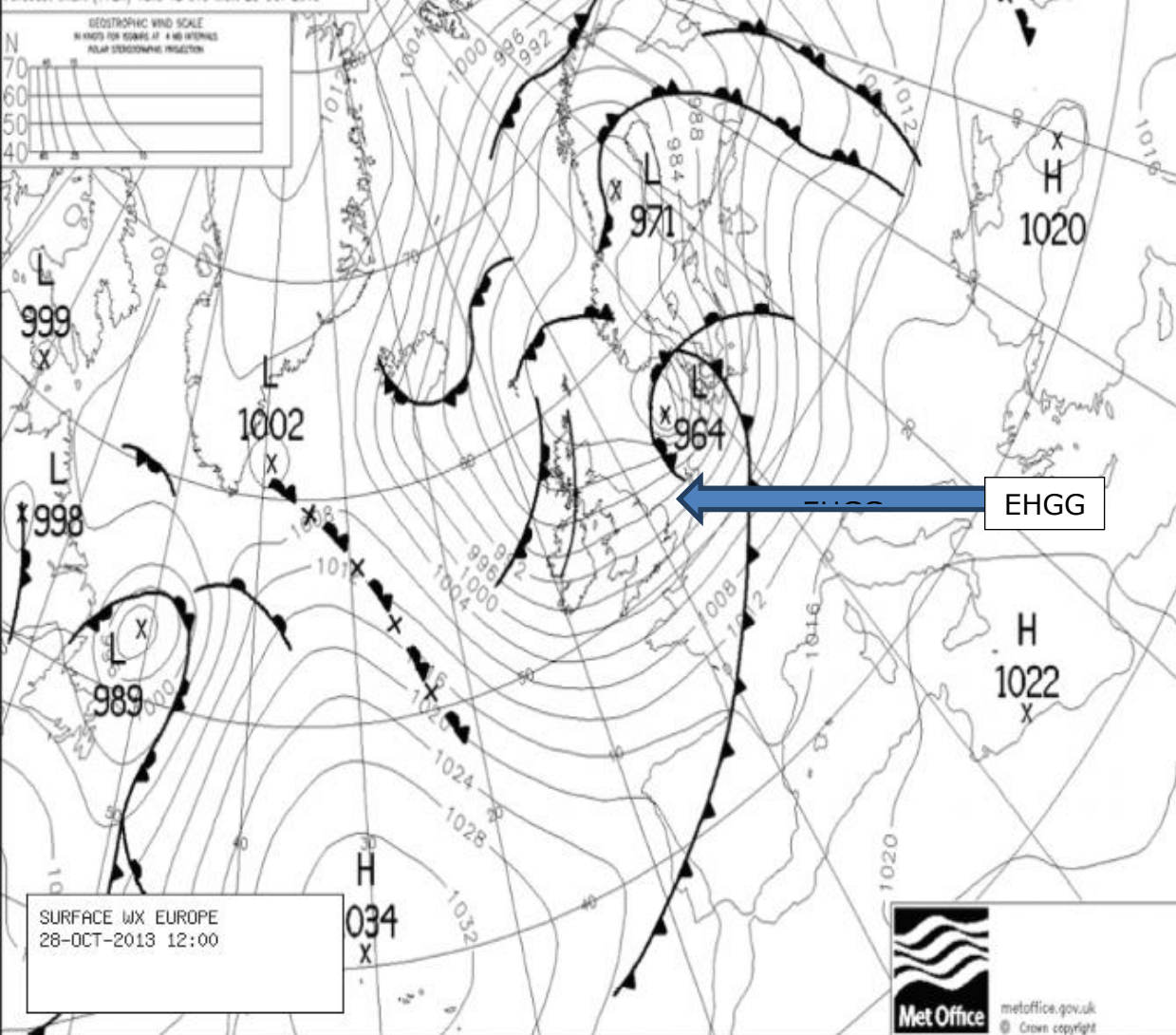
כנראה שאין להם מספיק כיסוי ראדר לווקטורים, כי נתנו למטוס שהיה לפני, וגם לי, לעשות את כל התהליך.

ניש הוא מקום שקולט תיירים ממזרח אירופה ומזרח, ובקיץ יש טיסות סדירות + צרטר. באותו יום, היינו רק 2 מטוסים בשדה. הדלק עלה 274 € ל211 ליטר, 1.33 € לליטר – רציתי למלות גם ג'ריקנים!

העובדים היו נחמדים, הזמינו לנו מונית, וכמובן שלא היו תורים לביקורת גבולות וכו' כל הדברים שעשינו בעיר זולים, פשוטים ונחמדים. (מלון sole) ישבנו ושתינו קפה בעיר העתיקה בין החומות.

כשחזרנו למלון, בדקתי מז"א למחרת - מתוכנן LKTB EHGG. LYNI זה מה שראיתי:

Forecast chart (T+24) valid 12 UTC MON 28 OCT 2013

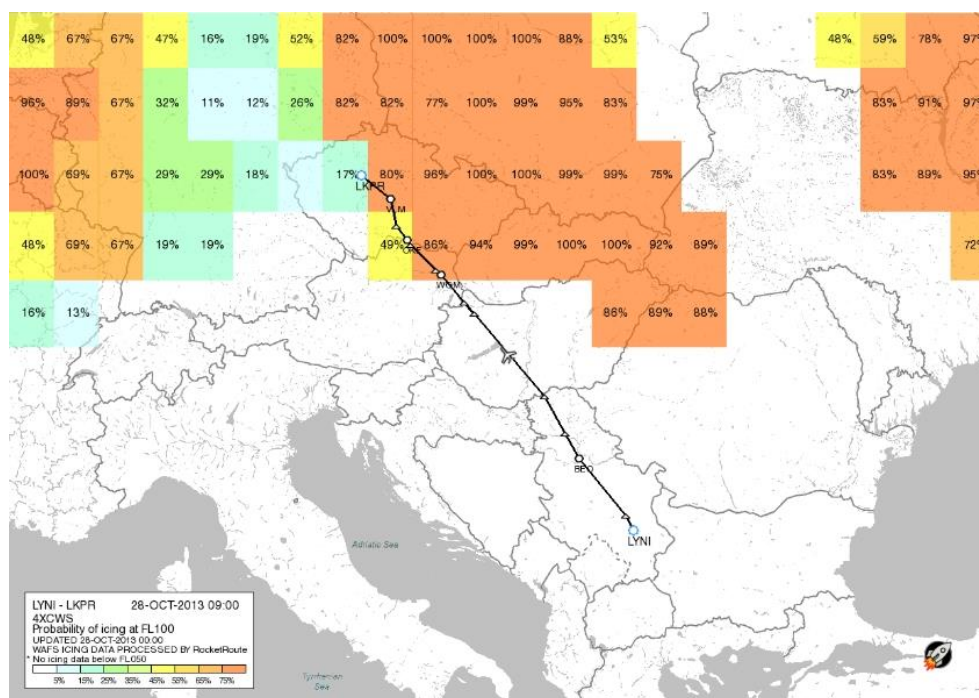


סימנתי את היעד בערך.

הנה הTAF:

TAF EHGG 272319Z 2800/2906 23017G27KT 9999 SCT025 BECMG 2801/2803 20017G27KT -RA BKN020 TEMPO 2802/2808 6000 RA SCT009 BKN013 BECMG 2807/2809 20027G42KT BECMG 2809/2812 23035G50KT NSW SCT025CB TEMPO 2811/2814 23042G58KT 7000 -SHRA SCT020CB BECMG 2813/2815 23023G35KT BKN020 TEMPO 2814/2822 23028G42KT 4500 SHRA SCT018CB BECMG 2815/2818 23018G28KT BECMG 2818/2821 22016KT

בנוסף, צפוי התקרחות ועננים בגובה נמוך (המפה מאותו יום):



החלטתי שזה לא מתאים לי, ושלא נמשיך עד הולנד למחרת, אבל נתקדם. עם כבר מבליים לילה, אז ברונו בצקיה נראה פחות מושך. אז הסתכלתי במפה – והחלטתי על פראג – תמיד מקום נעים ומעניין לבקר. זכרתי שהשדה הראשי עמוסה ויקרה, ואז מצאתי שדה פרטי קרוב יותר לעיר – LKVO. שלחתי דוא"ל ל PPR ושאלות על מחירים, ותוך כמה דקות צלצלו אלי חזרה. התנצלו והסבירו שמחר יום חופש לאומי, והשדה סגור, ולא כלכלית לפתוח עבור מטוס קטן. תשתמש ב ABSJETS הנדלינג בפראג, הם יעילים וזולים מהאחרים. התקשרתי (הם עובדים 24*7), והם נתנו לי הצעת מחיר להנדלינג (כ120 אירו) + דלק 2.4 אירו/ליטר). לא נורא. תוך 15 דקות? קיבלתי דוא"ל עם אישור לסלוט בזמן שביקשתי – סלוט ז"א זמן הגעה מוזמן, שדורש ממך להגיע בדיוק של +/- 13 דקות מהסלוט שקיבלת. במטוס קטן שבא ממרחק של 500 מ"י זה לא טריביאלי. החלטתי לקחת רבע שעה ספייר בתכנון – מקסימום אוכל להאט לקראת הסוף. מדדנו זמן בהלוך, כך שידענו שמונית לשדה זה 15 דקות. ביקורת גבולות, הנדלינג ותשלום אגרות – 30 דקות, טעינה ובד"ח – 15 דק', אז יצאנו מהמלון ב07:50 בכוונה להמריא ב09:15 מקומי, לטיסה של 4 שעות (כולל רוחות נגדיות של עד 50 קשר).

TAF for PRAHA/RUZYNE (LKPR) 280500Z 2806/2912 22016KT CAVOK TEMPO 2806/2912 25018G30KT TEMPO 2806/2810 9999 BKN035 TEMPO 2819/2909 8000 -RA BKN027

זה ה TAF בבוקר, והסלוט שלנו הוא ב12:05 זולו ב28/10. במפות ראיתי שכבה של עננים מעל 10000, וציפיתי להיות מחוץ לעננים ב8000. תחזית שכבות עננים רואים כאן:

http://www.ogimet.com/gramet_aero.phtml.en

ACID REF TYPE	PIC CMDR	OPR	DOF FLT/RULE	ADEP ADES	OFF BLOCK T/O	ON BLOCK LAND	BLOCK/T FLIGHT/T	ROUTE
4XXXX SR22			28-OCT-20 13G/IFR EET 03:52 517.6 NM	LYNI 0810				RAVAK Y505 BEO M749 TUMPO L858 VLM
				LKPR 1202				
CLEARANCE								

WAYPOINT	AIR WAY	ALT MEA	TAS GS	WIND TEMP	TRK HDG	LEG DIST TOT DIST	LEG ETE	ATE	ATA ETA	FUEL 80 GAL	REMARKS
LYNI NIS/ KONSTANTIN VELIKI		648		339/1 +16		517.6	03:52		: 08:10	0.5 79.5	
TOC (TOP OF CLIMB)		F080	110 98	294/16 +8	335 330	20.2 497.4	00:12 03:40		: 08:22	3.1 76.9	
RAVAK	Y505	F080	150 138	294/16 +8	335 330	3.0 494.4	00:01 03:39		: 08:23	3.3 76.7	
BEO 112.3 VOR BEOGRAD	M749	F080 8000	150 136	290/16 +8	321 318	87.2 407.2	00:38 03:01		: 09:01	12.2 67.8	
KOTUS	M749	F080 8000	150 138	290/16 +8	331 327	35.0 372.3	00:15 02:46		: 09:16	15.7 64.3	
TONDO	M749	F080 4000	150 139	275/18 +7	331 325	50.1 322.2	00:22 02:24		: 09:38	20.8 59.2	
TEKNO	M749	F080 4000	150 136	274/20 +8	321 315	123.8 198.3	00:55 01:29		: 10:33	33.7 46.3	
BEGLA	M749	F080 1000	150 135	274/20 +8	316 311	17.2 181.1	00:08 01:21		: 10:41	35.5 44.5	
WGM 112.2 VOR WAGRAM	M749	F080	150 147	242/13 +9	320 315	38.7 142.4	00:16 01:05		: 10:57	39.3 40.7	
TUMPO	L858	F080 5500	150 146	242/13 +9	315 310	9.5 132.9	00:04 01:01		: 11:01	40.2 39.8	
LANUX	L858	F080 4400	150 123	272/34 +7	314 305	39.0 93.9	00:19 00:42		: 11:20	44.6 35.4	
OKF 113.15 VOR DESNA	L858	F080 4400	150 129	272/34 +7	330 319	5.6 88.3	00:03 00:39		: 11:23	45.3 34.7	
TABEM	L858	F080	150 125	267/38 +7	322 310	20.8 67.5	00:10 00:29		: 11:33	47.7 32.3	
VLM 114.3 VOR VLASIM		F080	150 143	257/48 +6	348 329	28.3 39.2	00:12 00:17		: 11:45	50.5 29.5	
TOD (TOP OF DESCENT)		F080	150 116	251/51 +5	308 291	12.6 26.7	00:06 00:11		: 11:51	51.9 28.1	
LKPR PRAHA/RUZYNE		1247	160 151	233/27 +15	308 299	26.7 0.0	00:11 00:00		: 12:02	54.3 25.8	

WAYPOINT	AIR WAY	ALT MEA	TAS GS	WIND TEMP	TRK HDG	LEG DIST TOT DIST	LEG ETE	ATE	ATA ETA	FUEL 80 GAL	REMARKS
ALTERNATE1: LKKV KARLOVY VARY		1989	150 121	242/34 +14	277 270	52.1 569.7	00:26 04:18		: 12:28	60.3 19.7	

FUEL PLAN		
TAXI FUEL [GAL]	0.5	
DESTINATION FUEL	54.3	
DESTINATION CONTINGENCY FUEL [6%]	3	
ALTERNATE FUEL + CONTINGENCY [6%]	6.1	
RESERVE FUEL [GAL]	10	
TOTAL FUEL REQUIRED	73.9	

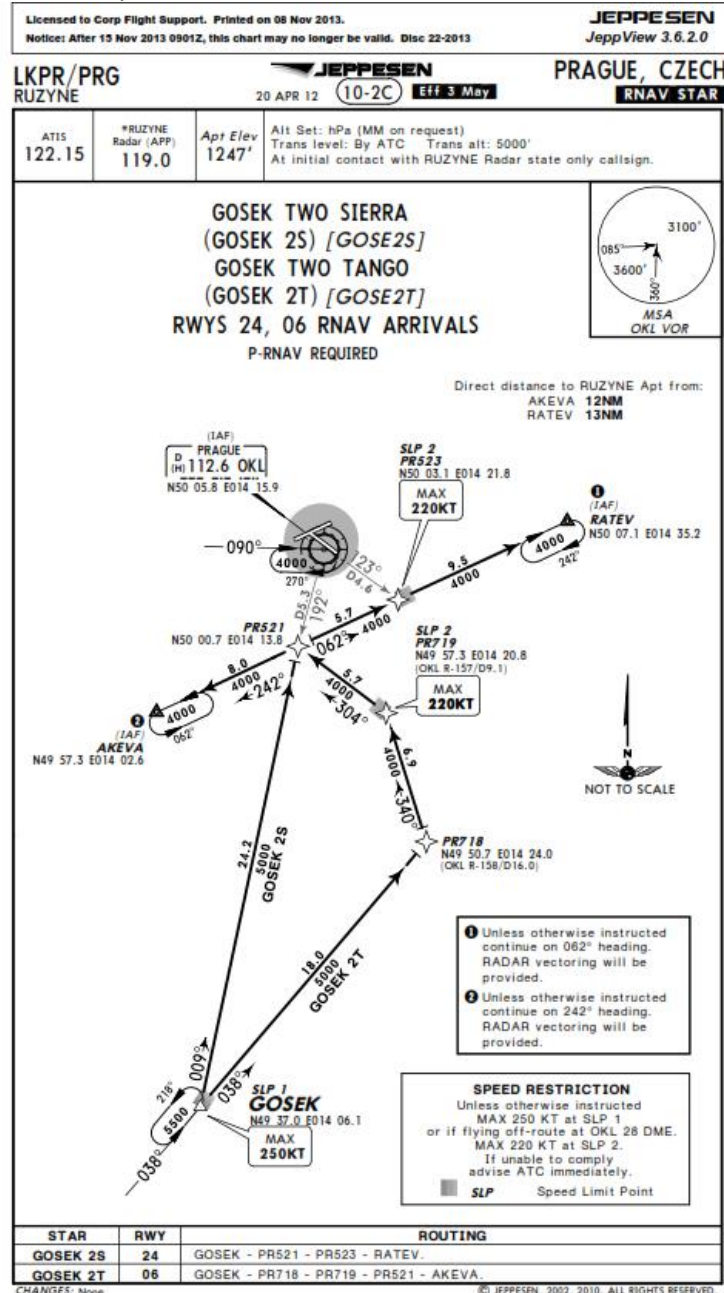
GFS wind forecast from: 28/10/2013 00:00

PAGE 2 OF 2 2013/10/28 FLIGHT DOC REF#: 288725 WWW.ROCKETROUTE.COM

כמובן שעדיף לבחור גובה טיסה שימעיט רוחות נגדיות, ועדיף גם לטוס מחוץ לעננים. קבעתי שאחרי TONDO, שה MEA מאפשר, נרד ל4000 עד 5000 בסברה שהרוחות יהיו מתונות יותר. וכך היה. ב5000 הרוחות לא עברו 35 קשר נגדי, וללא מאמץ ב150 IAS וב13 גלון/לשעה הגענו בזמן.

VFR flights may expect significant restrictions " בדפית התמצאות VFR לKPR כתוב " regarding required trajectory, flight level and flight time (its extension), due to high traffic volumes..."

הבקר נתן לי GOSEK 2S ולצפות לווקטורים ILS24. הוא שאל מה המהירות המקסימלית שאני יכול לשמור עד פינל של 4 מיל, אמרתי לא IAS 150.



כשהגענו ל PR521 בגובה 5000, הבקר שאל עם אני יכול לקבל מסלול 30 במקום. כמובן שזה אחרי שאחסנתי את כל הדפיות האחרות. ביקשתי להמתין 1, בינתיים המשכתי ופניתי ימינה ל062, והתחלתי לרדת מ5000 ל4000. לפי בקשתי, אשתי חיפשה דפית לILS30, ובינתיים חישבתי לפי ה ATIS רוחות 200/16, שיהיה רוח צד כ12 קשר, אבל מסלול 30 ארוך ורחב, והודעתי Affirm, will accept Runway 30

Maintain 150 knots or greater, proceed direct PR912, descend 2500'

בGNS4300 עשיתי Nearest, Intersection, ולא היה שום PR912. גם לא בFlight plan, ולא בSTAR, ולא בדפית 24ILS. השניות עוברות ואני לא יודע איפה זה PR912 ! אז הבנתי: Proc / Load ILS30, Flight Plan, scroll, select PR912, and Direct/Enter/Enter ואנחנו בדרך. בינתיים אשתי מצאה את הדף (אולי הזכרתי לה שזה דחוף), ותדרכתני את הגישה. אכן PR912 הוא FAF, ונגיע בגובה מתאים. נשאר רק להאט

חשוב להיות מוכן גם עם דפית השדה, ולדעת שמות היציאות מהמסלול. אחרי שיוורדים מהמסלול ביציאה הנכונה לפי הוראות המגדל, אפשר לעצור, לשנות קונפיגורציה (מדפים, טרנספונדר, תדר קרקע), ולבקש הנחיות הסעה. בפראג מיד העירו לי בתדר קרקע להדליק שוב את הטרנספונדר, ואח"כ מצאתי שיש הנחייה בשדה להדליק אותו מהחנייה ועד לחנייה. (גם בנתב"ג יש הנחייה כזו). הנדלינג חיכו בסבלנות עד שסגרתי את המטוס, ולקחו אותנו מיד לטרמינל נפרד – Private Terminal. שם עברנו בלי טור כמובן, והמונית שהזמינו עבורנו חיכה בחוץ. נחמד לעקוף את המסע בטרמינל הגדול, התור לביטחון והוויכוח על בקבוקי מים "אין דיילת במטוס, אנו חייבים לקחת איתנו מים..."

בערב (אחרי טיול נחמד בפראג, וקונצרט בקפלה מדהימה, שוב בדיקת מז"א. (אני מודה שבדקתי גם מפעם לפעם בנייד – אבל TAF זה לא כל הסיפור.

```
TAF EHGG 271716Z 2718/2824 22017G27KT 9999 SCT025 BECMG 2802/2805 20020G30KT -  
RA BKN020 TEMPO 2803/2807 6000 RA SCT009 BKN013 BECMG 2807/2809 20027G42KT  
BECMG 2809/2812 23035G50KT NSW SCT025 TEMPO 2811/2814 23042G58KT 7000 -SHRA  
SCT020CB BECMG 2813/2815 23023G35KT BKN020 TEMPO 2814/2822 23028G42KT 4500  
SHRA SCT018CB BECMG 2817/2820 23018G28KT
```

אז המטרה הוא לצאת מוקדם, ולהגיע לפני 11Z. עוצמת הרוחות בקרקע הטרידו אותי, אבל בדיקה ב METAR לאורך כמה ימים הראה שכיוון הרוח מאד יציב בEHGG, והמסלול הוא 05/23, כך רוחות 230/35, זה לא נורה, ו35G זה כבר משמעותי, אבל התנסיתי עם מדריך בעבר ב22 קשר רוח צד.... במפות גם לא נראה פיעלות עוינת באזור עד מאוחר יותר בצהריים. תכננתי 3 חלופות במקרה שמז"א יותר גרועה מהתחזית – אחד באמצע הדרך, אחד כ100 מ"י. מערבה ואחד מזרחה מהיעד. גם החלטתי שעם הרוחות צד מעל 15 אינני נוחת. הטיסה היתה חלקה, עם רוחות חזקות, הרוחות כשהגענו היו:

```
EHGG 291025Z AUTO 23023G33KT 9999 FEW015CB BKN022 BKN028 13/09 Q1005
```

לא היה זכר של CB בכל האזור, לא בריאה??? ולא בגלאי ברק שרואה לטווח של 150 מ"י. אמרתי לעצמי שאם ארגיש אי יציבות בגישה סופית בגלל הרוח, אלך סביב. נחתתי ב15 קשר מעל המהירות הרגילה, והרגשתי שאני עוצר כמעט מיד ללא בלמים, בגלל המהירות הקרקעית הנמוכה. בהסעה הרגשתי היטב את עוצמת הרוח.

חצי שעה מסירת המטוס + ניירת מעל כוס קפה, ונתנו לנו טרמפ לתחנת הרכבת. הם אמרו שטוב עשינו לא לבוא אתמול, כי גם מטוס 737 של Ryanair, עשתה פעמים הליכה מסביב מגובה נמוך. נוסעים רבים הקיעו והיתה בהלה גדולה.

מנסיוני, ככל שאתה מתקרב ל מרכז אירופה, המסלול שמתקבל מאיר קונטרול הוא מפותל ולא הגיוני יותר. באותו מידה, מתקנים ומקצרים לך את הטיסה באוויר. ז"א שחייבים לתכנן מבחינת דלק ושלפוחית ורוחות למסלול טיסה ארוכה, אבל בדרך כלל זה לא מה שיתבצע בפועל. גם הפעם, קיצרו לי באוויר כמה פעמים. כשנותנים ישירות לנק', אני קודם בודק עם הוא מופיע בתוכנית טיסה המורחבת – ז"א התכנית כמו אלה למטה שבהם כלולים שמות כל הנקודות בדרך, ולא רק נקודות המפנה כמו שמתקבל בclearance. עם הנקודה שנתן הבקר אינו בתוכנית, אני קודם כל מחפש אותו בפונקציה Nearest/Intersection בגרמין. עם הוא לא מופיע שם, אני מבקש איוט מהבקר ובמגביל מחפש על מפת נייר.

טיסות נעימות לכולנו