

"...ושבו בנים שובבים לביתם...." (ירמיהו, ג', י"ד)

תקציר.

אחרי 7 חודשים תמימים שמטוסינו האהוב בילה בצפון הרחוק ובהה בקנאה במטוסים הרבים הפוקדים את שדה התעופה של מחניים הידוע גם בשמו הרשמי "ראש-פינה" והמהדרין קוראים לו ע"ש יצחק בן-יעקב¹ ובאים לבקרו ולחזות ביפי הבריאה, חזר המטוס משופץ, בריון ויפיפה עם מנוע חדש, פרופלור חדש (שני להבים במקום 3), כסאות מחודשים ועוד שיפורים שונים.

*אלהן צילמו של המאוס עם השותפים אחרי השיפול שבוצע לפני כשנה וחצי
(לפני התאונה): שניים מן השותפים פרשו מהעסקה לטובת מאוס אחרי (יותר
מתקדם ויותר גזול לעניות דעתם חסרת הבטיס...)*



רשימה קצרה ועניינית זו מתארת את הטסת המטוס חזרה לנמל הבית, הרצליה, ע"י אילן והח"מ, לרבות הטסת הצוות לשדה הצפוני בעגלה האיטית המכונה ססנה 172, ביצוע טיסת מבחן כנדרש לטובת ה-COFA שלו שפגה במהלך שהותו במרחקים (אלה שבדך כלל מפליגות הספינות אליהם²), והטיסה חזרה.
מי ייתן ולא נדע עוד צער ותקלות.

רקע קצרצר:

ב-16.11.2012 הפריעו מים שהיו במיכל כנף ימין לפעולתו התקינה של המנוע מיד לאחר הניתוק. כוח הסחב של המנוע חדל והמטוס נכנע לכוחות הגרביטציה ופגש את אדמת הקודש בעצמה רבה. ושאר עלילות הגבורה של המטוס הרי הם מסופרים בדוח החוקר הראשי (תיק תאונה החוקר הראשי: 107-12).

¹ יצחק בן יעקב היה טייס וממייסדי חברת אווירון (חבר דגניה וחבר של יוסף טרומפלדור). נספה בתאונת מטוס בשנת 1940 יחד עם דב הוז.

² מילים: לאה גולדברג
לחן: רבקה לוינסון

שנת כתיבה 1936 :

למרחקים מפליגות הספינות.

אֶלֶף יָדִים פּוֹרְקוֹת וּבֹנוֹת,

אֲנִי כּוֹבֵשִׁים אֶת הַחוּף וְהַגֶּל

אֲנִי בּוֹנִים פֶּה נָמַל פֶּה נָמַל.



סאגת הייסורים: תיקון המטוס, ביקורות, ביטוחים ושאר מרעין בישין³

מאחר ואין בכוונתי להפיל עליכם תרדמת לא אספר לכם על מסלול הייסורים שעברנו ב-7 חודשים אלו. החל מנושאי הביטוח (אחרי התאונה ולפני הטסת המטוס המחודשת), הזמנת חלקים ושיפוץ חלקים אחרים, הניירת הנדרשת לרת"א להחלפת הפרופלור. הכנת המטוס ל-COFA (אישור טיסה שניתן ע"י רת"א לקוראיי שאינם בסוד העניינים), ביצוע הבדיקות ע"י מכונאיי המוסד (שחלקם מסרבים לטוס לצפון עם מטוסים שבבעלות החברות אותן הם מתחזקים ומבכרים 5 שעות ברכב על שעה ומחצה במטוס), וכמובן ביקורת של אנשי רת"א למטוס בצפון (שגם הם סרבו לשירותי ההטסה של עבדכם הנאמן אבל מסיבות רציניות אחרות...). מטעמי צנעת הפרט וחשש ללשון הרע איני מציין את פירוק השותפות ובנייתה מחדש לרבות טופס העדר תביעות, שינוי הרישיון ברת"א, הורדת שני שותפים מחשבון הבנק המשותף ועוד ועוד פרטים שאני מצנזר, כאמור.

מאחר והשאלה תצוץ בוודאי, עיקרי הסיבות למעבר מתלת להבי לדו להבי מפורטים בהמשך, אבל לאלו שאינם יכולים להזדיין בסבלנות אציין שכמו שכשהיינו אנחנו וגם בנינו ולחלק מאיתנו גם נכדינו, בני 3-4 היגיע השלב בו עוברים מתלת אופן לדו אופן, אז כך גם אצלנו. תסכימו איתי שסיבה זו מנצחת כל שיקולים אווירודינמיים אחרים...

במהלך שבעה חודשים אלו רענן עבדכם את כשירותו בעגלה המוזכרת לעיל (לחץ זה לחץ והתחייבויות להטסת חברים, בני חברים והוריהם וטיסות טייסת 10 למען הקהילה הם סיבה מספקת להשפלה של טיסה במטוס עם פרופלור תקוע במצב אחד וכני נסע תקועים גם הם במצב אחד ומוסיפים גרר מיותר למטוס, דבר הגורם להעלאת רמת האנטרופיה בכדור הארץ המתחמם גם בלי זה).

ההתארגנות לטיסת ההעברה:

שלוש פעמים הזמנתי מטוס עם חבר טייס לקראת ביצוע העברת המטוס וכל פעם צץ משהו שעיקב, אבל, והפעם בלי שמץ של ציניות, מאמץ מוגבר של מנהל המוסד ועובדיו והרבה רצון טוב של אנשי כשירות אווירית מרת"א בהנהגתו של ראש קבוצת כשירות אווירית, אפשר לנו, בשע"ט

³ מרעין בישין:

מחלות רעות. (ואעדי מרעין בישין מבינד -נהסרתי מחלה מקרנד).
בהשאלה: צרות, תקלות, קשיים.

ובמז"ט לטוס. שמו של שדה התעופה ע"ש בן יעקב שנספה בתאונה אווירית, העובדה שלא מצאנו מטוס שייקח אותנו ביום שישי לצפון הרחוק בשתי חברות ההשכרה הפעילות בבן לאומי של הרצליה (אולי בגלל המטס של אגודת התעופה לקרואטיה.), העובדה שהשבת של טיסת החזרה נפלה בדיוק על פרשת "חוקת" שבה עוסקים ב"פרה אדומה" וזיכרון ידידי דובי לבנון שנספה עם עוד טייס בדרכו לראש פינה גרמו לי להרבה פרפרים בבטן. גם העובדה שחלפו בדיוק (על היום) 7 חודשים תמימים מאז המטוס הושבת ו-7 בגימטריא זה, רחמנא ליצנן, "זין", לא תרמה לביטחוני.

בלית ברירה נסעתי עם רעייתי לטיול (עם עוד 9 חברים) לאוזבקיסטן שהצליח להפיג את המתח הרב בו הייתי נתון. שבנו לארץ 4 ימים לפני יום ה"עין".

למדתי ושיננתי את הבד"ח לאורכו ולרוחבו, בדקתי שדות לנ"א לכל אורך המסלול (ואפילו שקלנו לטוס דרך חיפה במקום מ"חסידיים" ישירות ל"פורדיס" כי בקטע עוספיה – פורדיס אין מספיק שדות...) וגם בדרך הלוח צפונה (בעגלה) סימנתי בזיכרוני הנבוב מקומות אלטרנטיביים. החלטתי כמובן שאם יש ספק הכי קטן אני משאיר את המטוס בצפון ולכן דאגתי שהעגלון בססנה (עגלונה במקרה זה. הסבר מפורט בהערת שוליים מס' 4) ימתין עם המטוס עד לסיום מוצלח של טיסת המבחן ושיהיו איתנו באוויר בדרכנו חזרה בכדי שיוכלו לעזור לשרותי ההצלה ולכוון אותם בבואם לחלץ אותנו.

יום ה"עין". טיסת המבחן וטיסת ההעברה.

בדיקת הססנה שהובילה אותנו צפונה בהרצליה⁴

בדיקת המוני בר"פ



משאבת הדלק החדשה פעלה כנדרש והמטוס הניע. אבראבו! בילינו כ-10 דקות ברחבה המזרחית (המכונה בראבו בעגה המקומית), בדקנו ובדקנו ורשמנו ורשמנו ומוכנים להמראה. הסענו עד

⁴ הטייסת א.ג. נבחרה למשימה זו לאור הישגיה המרשימים בתחרות ה-ANR (ניווט) האחרונה שנערכה בארצנו בה נטלנו מקום ראשון כשאני משמש כנווט שלה....(ב-28.12.12. למהדרין).

לקצה המסלול התייצבנו כך שגלגל האף יושב על הלבן הכי צפוני של הזברה ופתחנו מנוע תוך עמידה על הברקסים. התמונה שחלפה בראשי הייתה התמונה הבאה מתוך דוח החוקר:



שחררנו ברקסים והמטוס רץ כמו פנתר רעב.. המגדל בר"פ נתן לנו באזור השדה עד גובה 6000 רגל כך ששמרנו כל הזמן על טווח גלישה לשדה וטיסת המבחן המלאה והמפורטת באה לידי סיום אחרי כחצי שעה, ללא שימוש ב"קודם לחיץ, אחרי זה לשחרר ידית הורדת גלגלים בחרום", או "כיבוי מנוע מיד בנגיעה" ועוד פעילויות אותן דקלמתי במהלך השבוע האחרון. כיבינו, בדקנו את המטוס כאילו גשנו אותו בפעם הראשונה (לא מצאנו מים במיכלים...השמן לבן לבן כך שקשה לבדוק כמות...).

שחררנו את המטוס הנוסף (ה"עגלה" שהביאה את הצוות הפכה ל"מטוס מלווה" והעגלונה לטייסת סינדרלה בדלעת...).

בצלמון הדבקנו את הססנה (עקפנו אותה מדרום תוך שהיא טסה דרך שגב ואנחנו טסים ישירות לחסידים). המטוס שייט ב-24/24⁵ במהירות של 150-155 קשר (תוספת של כ-10% למהירות השיוט) ונשאלה השאלה האם זה בגלל הפרופ' החדש או המנוע החדש.

ב"בצרה" הודענו להרצליה ש-ARO בגובה 2000' חוזר לשדה הבית לאחר היעדרות של שבעה חודשים ארוכים ומתישים.

נחתנו בשלום (בעגה המקומית "נחבשני'וי"). על המסלול המנוע ברך "שהחיינו" ומסר למגדל את שמחתו להיות חזרה בנמל הבית.

וכך הוא נראה בחנייה בהרצליה:



⁵ קיצור שכוונתו למצב המנוע: 2,400 סל"ד ולחץ סעפת של 24 אינצ' כספית.

הבטחתי ולכן אקיים: שיקולי פרופ' דו להבי במקום תלת (מעבר לסיבה שפורטה

בגוף הרשימה): (הסדר לא קובע)

1. יותר יפה ויותר סקסי.
2. הצורה המיוחדת של הפרופ' שומרת על מרווח קרקע כמו בתלת להבי (והרי זו הייתה בעבר הסיבה העיקרית לעבור לתלת להבים. יותר כוח בלי לשפשף פרופ' בקרקע).
3. פחות משקל באף (המנוע מספק את כל המשקל הנדרש לאף...).
4. טוענים שיותר רעש. עם האוזניות המשקיטות שלנו (ANR) זה חסרון זניח. **עפ"י היצרן הוא שקט יותר.**
5. **עפ"י היצרן ה-TBO שלו ארוך יותר.**
6. **עפ"י היצרן הוא יעיל יותר בשיוט.** (כפי שציינתי בגוף הרשימה קשה לבדוד את התרומה לתוספת המהירות המשמעותית למהירות השיוט אבל נבדוק בהמשך).
7. טוענים שיותר רעידות. יצרן הפרופ' טוען שצורתו המיוחדת של הפרופ' גורמת גם למגרעת זו להיות זניחה.
8. הדו להבי עולה פחות (וגם דמי המשלוח בשל משקלו נמוכים יותר...).
9. צריכים להתקדם בחיים (סתתם).

סכומן

זֶה הַיּוֹם עָשָׂה יְהוָה נִגִּילָה וְנִשְׁמָחָה בּוֹ. (תהלים קיח כד)

ונקווה, אי"ה, אינשאללה, שנזכה לטיסות בטוחות, מהנות, כיפיות ורק טוף עלינו ועל כל בית ישראל ואימרו אמן.
כמה צר לי שחנן שותפנו משוטט במרחבי הקווקז ואינו יכול לקחת חלק בשמחתנו, אבל הוא עוד יחזור (אינשאללה וגו').

יְהוָה נֹוִי

