

ניסיונות, כשהמנצח הוא זה שצובר את מספר הנקודות הנמוך ביותר. נגיעה בטנגו שווה אפס נק', ונגיעה מחוץ לתחום שווה 200.

למי שרואה זאת לראשונה, זה נראה כמו משימה פשוטה, אך די מהר מתברר שלא ממש. כל מטוס יוצא מההקפה האחרונה, מתקרב למנחת ועד הרגע האחרון קשה להגיד איפה יפגע. בהרבה מקרים זה נראה (לפחות בעין לא מזוינת) כאילו הטייס עומד לרשום לזכותו טנגו, אך בשנייה האחרונה הוא מתקרב מהר מדי ופוגע מחוץ לתחום. אלון קובל, טייס ותיק ומתחרה, מזמין אותי להצטרף אליו כשמוגיע תורו. "זה פחות קל ממה שזה נראה", הוא אומר כשאנחנו ממריאים. יש שתי שיטות עיקריות לבצע נחיתת דיוק, כך מסביר אשר נחמיאס, לשעבר יו"ר האגודה: "השיטה הראשונה היא להגיע כשהמדפים מורדים, במהירות מינימאלית עם הרבה מאד מנוע. 'גוררים' את המטוס וכמה שניות לפני הנקודה מכבים את המנוע". חשוב לציין כי למרות שהשיטה היא להגיע למנחת במהירות נמוכה ככל האפשר, טיסה במהירות של פחות מ-50 קשר עלולה להכניס את המטוס לסכנת הזדקרות. "השיטה הנוספת", ממשיך אשר, "היא לבוא בזווית של 45 מעלות מהנקודה שבה רוצים לגעת. בסביבות 400 רגל גולשים ללא מנוע ובעצם נותנים למטוס לשקוע כמו מעלית. גם הרוח משפיעה", הוא מוסיף, "רוח מלפנים עוצרת אותך ורוח גבית דוחפת אותך. צריך להתייחס לזה כשמחליטים על מהירות הגלישה לפני הנחיתה".

בינתיים, באוויר, אלון ואני משחקים אותה. הנחיתה הראשונה הייתה מושלמת ואף קיבלה מאוחר יותר מזקני השבט את התואר "בית-ספר לטנגו". עטורי נצחון, עם שלל משמח של אפס נק', אנחנו יוצאים להקפה השנייה. בשלב הזה מקבל סיפורנו תפנית מרה. אבדן הריכוז הרגעי של הטייס שלי, עולה לנו בקנס של 200 נק' כשהקדמנו את הטנגו בסנטימטרים ספורים. ייתכן ואבדן הריכוז של הטייס קשור בדרך כלשהי לאחד הנוסעים שלא הפסיק לשאול "מה זה עושה?" בעודו לוחץ על כל מיני מתגים בקופיט...

הטנגו האחרון בערד

ב־7:30 בבוקר הגעתי לשדה התעופה של הרצליה, שם כבר חיכה לי גבאי עם מטוס הצסנה שלו. באותה טבעיות שבה נכנסתי בבוקר לאוטו והגעתי להרצליה, אנחנו עוברים למטוס בדיעה שתוך חצי שעה נהיה בערד. כל-כך פשוט. אחרי שסיימתי להביע את מחאתי על היעדר הדיילת, הבוטנים והסרט, אני מוכן להמראה. בדרך לשם אני מתענג על נוף הארץ על כל צבעיו וגווניו וחושב לעצמי איך כשמסתכלים על התמונה הגדולה כל-כך קל פתאום לראות איפה כל דרך מתחילה ונגמרת.

יום התחרות הוא לא סתם עוד יום עבור חובבי הטיס הישראליים, היות ותחרות הנחיתות אליה אנחנו טסים תחנוך מחדש את מנחת ערד שהיה מושבת ונטוש מזה עשרות שנים. היינו בין הראשונים להגיע, מה שאיפשר הזדמנות נדירה לראות איך הופך כביש ישן ונטוש לשדה תעופה הומה ופעיל בתוך כמה שעות. אחת המכוניות הופכת למגדל בקרה ומכוונת את המטוסים הנוחתים בזה אחר זה. מכל מטוס יוצאים, חוץ מהמתחרים, גם האוהדים שהביאו איתם. כ־15 מטוסים, טייסים ומשפחותיהם, חברים וכמה בדואים מקומיים שבאו לראות מה כל הרעש ועכשיו המנחת בערד כבר לא נראה כל-כך נטוש. אפשר להתחיל.

בול פגיעה

המטרה בתחרות נחיתות הדיוק של האגודה לתעופה הכללית בישראל היא לגעת עם גלגלי המטוס כמה שיותר קרוב לנקודה המסומנת על המנחת ומיד להמריא שוב. בנוסף לנקודת הבול (המכונה טנגו), מסומנים על המנחת גם ארבעה קווים נוספים הנמצאים במרחק של כשמונה מטרים זה מזה, המכונים A, B, C ו-D. לכל מתחרה שלושה



אדרנלין מדור הספורט האווירי של בטאון חיל-האוויר

זה לא קל כמו שזה נראה.
נחיתת דיוק, רגע לפני.
צילומים: אסף ולדן



על בסיס התנדבות אמיתית מלאה. כמוצר לוואי אנו מקווים לשפר את מצב הרוח הלאומי כאשר יווכחו לדעת שלא פסה רוח ההתנדבות בעם. המגוון הרחב של פעילויות הטייסת די מפתיע. הוא כולל סיוע למשטרת ישראל ולכוחות הביטחון במסגרת משמר אזרחי מוטס (פרויקט שהוקפא וצפוי להתחדש בקרוב), דיווח מהאוויר על מפגעים, תאונות ומוקדי שריפות והטסת חפצים ואנשים במסגרת עזרה הומניטארית. בפן החברתי עורכת "טייסת 10" טיסות הכרות לילדים קשיי יום ולילדים החולים במחלות חשוכות מרפא. לאחרונה לקחה "טייסת 10" את ילדי שדרות המופגזות ליום אירוח שכלל הרצאות וטיסות חוויה, כשעבור רובם הייתה זו הפעם הראשונה שראו מטוס על הקרקע.

רוצים גם?

בניגוד למה שנהוג לחשוב, לא מדובר בתחביב למיליונרים בלבד ורוב האנשים הלוקחים חלק בעולם התעופה הפרטית אינם מחזיקים מטוס משלהם. למתעניינים – שכירת מטוס לשעת טיסה עולה בממוצע כ-700 ₪. "אנשים שבאים לפה הם אנשים שחולקים את החלום לעוף עם הציפורים", אומר ירון אפרת, "ולא כאלה שסתם נמאס להם מהיאכטה. זה התחביב הכי מקצועי שיש וכל מי שבא לפה בא מאהבה".

לסיום, גם הפעם מזמין אתכם המדור לבחון מחדש את התחביבים שלכם ואולי להוסיף אחד חדש. אף-פעם לא מאוחר מדי לטפס לשמיים.

אסף ולדן

שקובע את הכללים היא הפדרציה האירובטית הבינלאומית ואנחנו משתדלים לעמוד בסטנדרטים שלהם. מדי חודש אנחנו מקיימים תחרויות נחיתות דיוק ותחרויות ניווט ואנחנו מקווים לשלוח נציגים לאלופות אירופה שתיערך ב-2005".

האגודה מקיימת גם ראלי במקומות שונים בעולם. פולין, מסתבר, היא אלופת העולם בתחום זה והאגודה שומרת עימם על קשר הדוק שלאחרונה כלל אפילו כמה אימונים משותפים. גם קשרים טובים עם אגודות מקבילות ביוון, טורקיה ומדינות נוספות באירופה נושאים פירות, אך היפה ביותר הוא שיתוף הפעולה עם עמיתינו הטייסים החובבים הירדניים, שיצא לפועל זה מכבר.

בנוסף לתחום הספורט, עוסקת האגודה בכמה תחומים נוספים. היא פועלת לקיומן של תשתיות תעופה קרקעיות ואוויריות אשר יבטיחו את עתיד התעופה האזרחית בישראל (דוגמת המנחת בערד שנחנך מחדש), הגנה על האינטרסים של ציבור הטייסים ובעלי מטוסים וייצוגם בקרב מוסדות המדינה והתאגידים הרלוונטיים, כמו במקרה בו ננקטו צעדים לסגירת שדה התעופה בהרצליה והאגודה נלחמה על השארתו פעיל. כמו כן שואפת האגודה להעלות את רמת בטיחות הטיסה על-ידי קיום ימי עיון, מפגשים, הרצאות והשתלמויות מקצועיות, הוצאה לאור של ספרים, כתבי עת ומידע מקצועי בתחומי התעופה.

באגודה פועלת גם "טייסת 10" – טייסת של מתנדבים שכותבים באתר האינטרנט שלהם כי מטרם היא: "עזרה וסיוע לקהילה באשר היא, תוך שימוש בתעופה כאמצעי

אבל, אנחנו ספורטאים ופינינו תמיד קדימה – לאתגר הבא. יש לנו עוד הקפה אחת ואנחנו לא מאבדים תקווה. אלון מוריד את המדפים ואת המהירות ובתא הטייס אנחנו מבויתים על הטנגו שנראה קרוב מתמיד. אלון פוגע בטנגו, ואני מתחיל לתכנן את נאום הנצחון. בשובנו לקרקע אני פוגש שוב את אשר נחמיאס, שמספר לי על חוק נוסף בתחרות שאומר כי במידה וגלגל האף של המטוס הוא הראשון שנוגע בקרקע ולא הגלגלים האחוריים, מקבל המתחרה קנס של מאה נק'. "כמו בהקפה השלישית שלכם", הוא מוסיף כבדרך אגב. כעבור רגע אני מבין את ההשלכות החמורות של דבריו – קנס של 100 נק' בצירוף ה-200 הקודמות, בועט את אלון ואותי הרחק מראש הטבלה. אני ניגש לחבר השופטים ומנסה להסביר להם באסרטיביות כי למרות מה שנהוג לחשוב, אידיעת החוק דווקא כן פוטרת מאחריות, אך לשווא. טעם מר הוא טעמו של ההפסד ואף מרה יותר האכזבה. "זה רק ספורט", מנחם אלון ובראש מורם אנחנו צועדים לטקס חלוקת המדליות, כשאני מבטוח שלא לשכוח את הטנגו הראשון שלנו.

פולנים וגם ירדנים

אגודת התעופה הכללית נוסדה בסוף שנות השבעים ומאגדת בתוכה כ-650 טייסים ובעלי מטוסים. היא עוסקת במגוון פעילויות ונושאים הקשורים לתעופה פרטית, כשהתחום הצבעוני ביותר הוא הספורט האווירי. "בשנים האחרונות פיתחנו את נושא הספורט", מספר עו"ד ירון אפרת, טייס בחיל-האוויר ויו"ר האגודה, "מי

