

סיפור הטיסה המופלא שערכתי לקפריסין בסוכות עם קצת פלפל לקראת הסוף...

מאת צור בנר

איזו שמחה גאתה בי, כאשר סוף סוף, לאחר כשבע שנים בהם אני מחזיק ברשיון טיס, הצלחתי לארגן את חברי הטובים לטיסה משותפת לקפריסין ולחופשה של 4 ימים בה.

החברת המצוינת שהוציאה אגודת התעופה "הצעד הראשון מעבר לים" (ניתן לרכוש במשרדי האגודה) הייתה לי לעזר רב בתכנון הטיסה והחופשה, אפילו זו לא הייתה טיסת הבכורה שלי ללרנקה. בערב לפני הטיסה, דאגתי שהכל יהיה מסודר:

פיקססתי למרכז התאום בב"ג את ה atc form עם תוכנית הטיסה שלי ווידאתי את קבלתה, ווידאתי שבמשרד מנהל ש"ת חיפה יודעים כי עליהם להכין מכס ומשטרה (ודיוטי פרי, כמובן...) בשעה היעודה, ווידאתי כי חברת ה handling הקפריסאית בלרנקה (abel air) יודעים על בואנו, ביצעתי חישובי משקל ואיזון ולמדתי שוב את נתיב הטיסה.

כשעתיים לפני ההמראה כבר הייתי בשדה על מנת להכין את המטוס (צ'ירוקי 6, 260 כ"ס, א"ק x-ans4 של חברת "כנפי פז"). שילמנו את מסי הנמל (268 ש"ח ל 3 נוסעים ושני אנשי צוות) ופנינו לבדיקות המכס והמשטרה.

לאחר הקניות ההכרחיות בדיוטי פרי המכובד שבחיפה, יצאנו חברי ואני לעבר המטוס שחנה מוכן ומזומן ליד עמדת הדלק, כשהוא מתודלק מלא. לצ'ירוקי יש 4 מיכלי דלק: 2 מיכלים פנימיים עם קיבולת של 50 גאלון כ"א ושניים חיצוניים עם קיבולת של 17 גאלון כ"א. צריכת הדלק הממוצעת המתוכננת הייתה סביב ה 15 גאלון לשעה, ולכן, לא הייתה לי בעייה לתכנן את הטיסה ללרנקה וחזרה, ללא תדלוק.

העמסתי כמה שיותר ציוד בתא המטען הקדמי, ע"פ עצת פקיד המבצעים שהמטוס היה הבייבי שלו והמראנו בבירכת המגדל.

המטוס היה אומנם מצויד בכל הציוד הנדרש בחוק, אך vor מס' 2 היה חלש ביותר ולא קלט דבר לאחר 10 מי"ל. ה dme, גם הוא החליט שעם vor רמת דוד, אין הוא רוצה שום קשר, ולכן נאלצתי לטוס כמו שאני אוהב: שעון ומהירות (שחושבה ע"פ נתוני הרוח שהתקבלו בתדריך המטאורולוגי של ב"ג). ע"פ נתונים משוערים אלה, נתתי לפיקוח ת"א את ה eta שביקש ל velox (אליה איחרתי בכשתי דקות). את הטיסה ביצעתי בגובה 6500 רגל, אשר אליו טיפס הצ'ירוקי ללא טענות ומענות.

עברתי לפיקוח ניקוסיה, שהיה מנומס כהרגלו עם מבטאו היווני המעלה חיוך, ולא עבר עוד זמן רב עד שהלה העביר אותנו לטיפולו המסור של larnaca approach, שחלקכם בוודאי יופתע לשמוע שהוא מטפל גם בגישה, בהמראה ובפיקוח עצמו בשדה בלרנקה. אנשי אשכולות הם הפקחים הקפריסאים. לקראת התקרבותנו ללרנקה, ניסיתי לשכנע את ה dme לקלוט, אך לשווא. אומנם, ביצעתי חיתוכי רדיאליים עם ה vor של ביירות, כדי להעריך את מיקומינו במרחב, אך ה vor לא היה מן המדויקים שיש ומכיוון שביקשתי לדעת מתי עלי להתחיל את ההנמכה, פניתי אל מד המרחק הישנוני שלנו. משלא ענה, פניתי אל הבקר החביב ודיווחתי שאינני יכול לקלוט dme ואשמח אם ייתן לי הוא את המרחק שלנו מלרנקה. הבקר השיב את מבוקשי, ואז ה dme שחש שאני נעזר בגויים, התעורר לחיים.

תכננתי להנמיך בקצב של 300 רגל לדקה, ולכן תכננתי שתחילת ההנמכה תתבצע כ 20 דקות מה eta ללרנקה. לפי מרחק ה dme (ומהירות הקרקע שהוא מציג) הודעתי לבקר על רצוני להנמיך ומבוקשי ניתן לי. את שדה התעופה בלרנקה זיהינו לפי אגם המלח היבש הגדול ולאחר פיינל ארוך לאורך חופי העיר, נחתתי (כשאני נעזר ב papi) על מסלול 22 בשדה לקול מחיאות כפיים סוערות, שהגיעו במיוחד מכיוון הנוסעת שהייתה בטוחה שסיכוינו להגיע בשלום אינם גדולים מהסיכויים שה meze שנזמין בטברנה הקרובה יהיה על טהרת הצמחונות...

עקבנו אחרי רכב ה follow me עד לרחבת החנייה, שם קשרנו את מטוסנו ואיחלנו לו חופשה נעימה בין חבריו מסביב עד שנחזור. הבחורה החביבה מחברת abel air טיפלה בדרכוננו והזמינה אוטובוס שייקח אותנו אל הטרמינל.

ביציאה מהטרמינל, לא ויתרתי על תצלום מתחת למסך ה arrivals שבו צוינה טיסתנו יחד עם טיסות אחרות שהגיעו מרחבי אירופה!

לא אטריח אתכם בתיאור החופשה עצמה שהייתה נפלאה מאין כמוה (עד היום אנו מנסים להיזכר האם במזה הדגים האחרון, הוגשו 13 או 14 מנות). אקפוץ ישר לתיאור הטיסה חזרה.

כשעתיים לפני זמן ההמראה הכרחתי את כולם להתייצב בשדה. אני אוהב להמריא רגוע. החבר'ה חיכו לי

בטרמינל ואני ניגשתי למשרדי abel air באחורי הטרמינל להסדיר את ההמראה. היחס האדיב של חברה זו יוצא דופן. קיבלתי מיד את תיק התדריך שהוכן מבעוד מועד (אפילו מבלי שהספיקו להכיר את בתיה עוזיאל...) אשר כלל מפות ומברקי מטאורולוגיה רלוונטים. הגשתי את תוכנית הטיסה ושילמתי 75 פאונד קפריסאי (כ 490 ש"ח) כדמי טיפול, שכללו את כל מסי הנמל. לאחר קניית גבינות חלומי ושוקולדים בדיוטי פרי המפואר בלרנקה, הוביל אותנו האוטובוס אל מטוסנו הקטן.

בדקנו היטב את המטוס ולאחר מבט אחרון, ביקשתי רשות התנעה והתחלנו להסיע. אחרי המראה, טיפסנו לגובה 7500 רגל (זוגי מערבה ואי זוגי מזרחה - זוכרים?), אשר גם ממנו לא נבהל מטוסנו הנאמן. הגענו לפסגות העננים (2-3 שמיניות) והשמש האירה עליהם בצורה שיצרה צבעים מדהימים להפליא, שריתקו את כל יושבי המטוס. אני תימרנתי בין העננים כדי לשמור על vfr כל הזמן והבנתי שוב מדוע אני משוגע על טיסה.

בשלב הזה, חש הצ'ירוקי כי הכל הולך יותר מדי כשורה והחליט לבחון את כישורי. כשהגעתי ל velox, המרוחקת 69 מייל מ vor לרנקה, אותה שוב הייתי צריך לחשב מבלי שה dme הראה לי (הוא הפסיק לקלוט ב 40 מייל לערך), רציתי לדווח לבקר על מיקומי, אך ראיתי כי אני יוצא לשידור. ניסיתי שוב, אך לשווא. החלפתי מכשיר, אך שוב ללא תוצאות. ניסיתי לשים את האוזניות שלי בשקע טייס המשנה ולשדר על שני המכשירים, אך הבעייה נותרה על כנה. גם הנסיון לשדר עם ה ptt יד משני המכשירים כשל.

במוחי רצו כל האפשרויות העומדות לרשותי וכל הפרשנויות של מצבי הנוכחי: אין קשר החוצה, אך אני עדיין יכול לשמוע את הבקר. המצב רחוק מלסכן את בטיחות הטיסה. אין צורך בשום לחץ. אולי כדאי לבצע reset ל master avionics או אף ל master הכללי?

החלטתי לא לעשות כן, מכיוון שיותר לי vor פועל (השני היה חלש ביותר ולא קלט באותה נקודה) וחששתי שאם מדובר בקצר כלשהו במערכת החשמל, הוא יכול להתפתח ולהשבית גם את המכשיר הזה אם אבצע reset כלשהו. רוב הסיכויים שאין זה כך, אך העדפתי לא להסתכן. אני מסוגל להסתדר טוב, גם ללא קשר החוצה.

לאחר גמר הערכת המצב, שמתי 7600 על הטרנספונדר. כעבור 3 שניות, קרא לי הבקר הקפריסאי וביקש ממני לבצע ident (ללחוץ על הכפתור הקטן שבקופסת הטרנספונדר) אם אני שומע אותו. עשיתי זאת. הוא דיווח שראה אצלו את ה ident שביצעתי ושהוא מבקש שאעבור לפיקוח ת"א, אליו הוא מעביר את המידע עלי. התקשורת עם פיקוח ת"א התנהלה באותה צורה: הוא נתן לי גובה או מזג אוויר ביעד, ואני השבתי ב ident אותו אישר הבקר.

מכיוון שלא קיבלתי שום תיקוני כיוון, הנחתי כי אני שומר על כיוון נכון בדרכי לבת גלים. לקראת ההתקרבות לחופי הארץ, ביקשתי פלאפון, אך הסתבר שהיה כזה, אך עם סוללה המספיקה לדקה שיחה בערך. החלטתי לשמור זאת למקרה חירום בלבד. חוץ מחברי שהיה לידי, לא רציתי להדאיג את שאר חברי מאחור בבעיה הקלה שלנו.

פיקוח ת"א עדכן אותי פעמיים שהמסלול בשימוש בחיפה הוא 34 וכי ההקפה והמסלול פנויים לנחיתה, ועם התקרבות לחיפה באור אחרון, ביקש ממני לעבור לקשר עם מגדל חיפה (לא דיברתי עם פלוטו כלל). כמייל לפני החוף, עם מעבר הקשר למגדל, כשהתחלתי לפנות לעם הרוח של 34, הודיע לי המגדל, כי המסלול בשימוש הוא 16 וכי אני רשאי לנחות. כמו כן, הודיע כי הוא משגר זיקוק ירוק, שאכן שוגר כעבור מספר שניות. התפלאתי על שינוי כיוון הנחיתה הלא מתוכנן ועשיתי סיבוב של 360 כדי לאבד גובה. הפקח דיווח שהוא רואה אותי ואישר לי שוב נחיתה. אני אישרתי בהבהוב עם פנס הנחיתה. זיקוק ירוק שני נראה באוויר. התרכזתי בנחיתה, מהירות 100 קשר בפיינל בגלל המשקל, תיקון לרוח 20 מימין 12 קשרים, ונגיעה רכה שסחטה שוב מחיאות כפיים מהנוסעים המופתעים ממופע יום העצמאות שהתרגש עליהם פתאום. בפנינו, ראינו את אורות הכבאיות בצד המסלול והבנו שגרמנו להתרגשות לא מעטה.

לאחר כיבוי המנוע, ירדנו נרגשים, מי יותר ומי פחות, אך הרגשתי כי למדתי הרבה מטיסה זו. למדתי איך לארגן את המחשבות גם ברגע לחץ גדולים כקטנים, אילו שיקולים לשקול ועוד.

מקווה שהצלחתי לעניין גם אתכם, ואשמח לשמוע תגובות לכל האירועים.