

אליפות גרמניה באווירובטיקה – אוגוסט 2007 / מיקי גולן

אז כן, אני כאן, על אדמת גרמניה, מתחרה באווירובטיקה ברמה העליונה (unlimited) במסגרת אליפות גרמניה באווירובטיקה (פרטים על התחרות תוכלו למצוא כאן), באתר הרשמי בגרמנית, או בתרגום לאנגלית, כאן). איך בדיוק הגעתי לכאן? התשובה היא פיליפ, המתכנן הבונה והטייס הראשי של חברת xtreme-air, אותו פגשתי באליפות העולם בספרד. פיליפ הזמין אותי להשתתף באליפות גרמניה וגם דיבר עם ריינר ברנט, הבעלים של מטוס זהה לשלי (extra 300L) שהסכים שאטוס על המטוס שלו במהלך התחרות. דרך אגב, המחיר עבור התענוג (בשבילי) הוא 300 יורו לשעה ועוד דלק (שזה מחיר נמוך מאד). שמחתי מאד להצעה וביום שבת האחרון עליתי על טיסת ארקיע שלקחה אותי לברלין. בעבור הזכות המפוקפקת לשבת בשורה האחרונה במטוס 757 מתפרק ולהמריא בשש בבוקר, שילמתי כמעט 1,000 דולר - החזרה בתאריך של יותר משבוע ובטיסת ישראיר.

למחרת הגעתי, ביום ראשון, הייתה לי סוף סוף ההזדמנות לטוס על ה-xtreme 3000 של החברה, מטוס עימו התחרה וזכה פיליפ באליפות גרמניה הקודמת ובאליפות העולם. לאלה מבניכם שאינם זוכרים את הסברי לגבי המטוס (בכתבה על אליפות העולם בספרד), אזכיר כי המדובר במטוס חד מושבי השוקל רק 570 ק"ג, כאשר מעל 50% מהמשקל מהווה המנוע. זה האחרון הוא מנוע ליקומינג 580 (10 ליטרים!) עם 350 כוחות סוס. המטוס בנוי מחומרים מרוכבים בלבד ומבוסס על הניסיון של פיליפ בבניית אולטרלייט בשם impulse (נמכרו וטסים מעל 50 אולטרלייטים כאלה, אבל המפעל/פיליפ לא ממש הצליחו להרוויח כסף). וההתרשמות מהטיסה עצמה? האקסטרים מגלגל מהר. הרבה יותר מהר מהאקסטרה (450 מעלות בשנייה?), מרגיש קל ומטפס באנך לאורך זמן המרגיש כמו נצח, וזה אפילו בלי מנוע בכוח מלא. את ההרגשה של ההגאים אהבתי פחות, כפי שדיווחו גם טייסים אחרים במטוס. פיליפ בנה עכשיו הגאים חדשים עם פחות "בשר" שמשקלם כמחצית, ועדיין עומדים בכל העומסים הנדרשים – הזנב, למשל, בזמן גלגול במהירות של 200 קשר ושימוש מלא במאזנות, "מרגיש" 800 ק"ג משקל בכל צד... למעשה, פיליפ סיפר לי שבתהליך בדיקת החוזק של המאזנות החדשות, מכשיר הבדיקה קרס ב-2.8 טון... אגב, מתוכנן גם דגם דו-מושבי מרושין. בכל מקרה, זהו אחד המטוסים המופיעים אצלי ברשימה הקצרה של "המטוס הבא שלי" וזאת מאחר ובאליפות העולם האחרונה בספרד הוכחתי לעצמי, כפי שתכננתי, שהאקסטרה 300L שלי מגביל אותי מבחינת ביצועים/תוצאות.

ה-xtreme 3000 מופיע אצלי ברשימה הקצרה של "המטוס הבא שלי" לאחר שהוכחתי לעצמי באליפות העולם בספרד שמה שמגביל אותי הוא המטוס הנוכחי שלי הצילום לקוח מאתר חברת XTREME



ביום שני הגיעו רוב המתחרים, ומה שהיה הכי חשוב מבחינתי - בעליו של המטוס עליו אני מתחרה, כך שהתאפשר לי לטוס טיסה אחת "בקופסא" וטיסה אחת שהוגדרה כ"סתם" טיסת כאימון במרחק של כמה ק"מ מהשדה. המטוס דומה למטוס שלי, אבל מאחר ומדובר בפרופלור 4 להבים ותצורה שונה במקצת של המאזנות, הוא "מרגיש" שונה, בפרט כאשר מדובר על עצירה מדויקת של גלגולים רבי-נקודות וסנאפרולים. לצערי, יום שלישי היה גשום ולא טסנו כלל.

התחרות החלה ביום רביעי, בטיסת ה-Q. אני דווקא חשבתי שהייתי טוב מאד, בפרט יחסית למה שראיתי אצל האחרים, וגם טסתי מאד נמוך וממש מול השופטים, אבל נראה שהם לא העריכו את זה. כמובן, ככל שאתה טס נמוך יותר וקרוב יותר (100 מטר מהקרקע, 400 מטר מרחק בקשר עין בערך) אפשר לראות יותר בברור את השגיאות שלך, בפרט כאשר מתחרים אחרים טסו בגובה של 300 מטר ומרחק של 600 ויותר... אבל כאן השופטים רק הורידו לי ציונים לפי מה שראו, ואפילו לא נתנו לי ציון גבוה על "מיקום", ציון שאמור להיות מבוסס בדיוק על מאפייני טיסה נמוכה וקרובה. שני שופטים אפילו כתבו שהייתי נמוך מידי! בסופו של דבר, מקום 6 מ-8 (ברמת unlimited – סה"כ יש בתחרות 56 משתתפים בכל הרמות).

אתמול (חמישי) טסנו את הטיסה השנייה ה"חופשית" והפעם טסתי יותר רחוק ויותר גבוה. התוצאות, מסתבר, בהתאם, מאחר ועכשיו אני מקום שני! (את התוצאות המעודכנות ניתן לראות כאן). הטיסה הזאת דווקא הייתה פחות טובה לטעמי, וגם המיקום בקופסא היה הרבה יותר גרוע (גבוה, רחוק). רוח גבית (!) אילצה אותי לקווים לא סימטריים ולמאבק מתמשך בכדי להיות בתוך ה"קופסא", כאשר המיקום כתוצאה מכך הוא בינוני ומטה מזה. השופטים כאמור, חשבו אחרת.

**המטוס עליו התחרתי דומה למטוס שלי, אבל
מאחר ומדובר בפרופלור 4 להבים ותצורה
שונה במקצת של המאזנות, הוא "מרגיש"
שונה**

התצלום לקוח מאתר חברת אקסטרה



במהלך יום שישי אני אמור לטוס את ה-UNKNOWN כך שאת הלילה בין חמישי לשישי אני אבילה בלימוד התרגיל. התוצאות של ה-Q אינן נחשבות כאן, ולכן ה-UNKNOWN (ויש שנים כאלה) קריטי להצלחה הכוללת. למקום ראשון אני כמובן לא מצפה. בסופו של דבר מדובר בתחרות לאומית וזה יהיה מוזר אם ישראלי יזכה מקום ראשון ו"האלוף הגרמני" יהיה זה שיזכה במקום השני. אני דרך אגב

המתחרה היחיד שאיננו מגרמניה או אוסטריה. אפרופו גרמנים, אלה האחרונים מאד נחמדים, מזג האוויר נוח, המקום עצמו ירוק ורחב ידיים, ולרובם חוש הומור מפותח וידע סביר באנגלית. קשה למצוא מתאם בין האנשים לבין ההיסטוריה...

במהלך יום שבת עדכן אותנו מיקי בהמשך קורותיו באליפות גרמניה :

אתמול (יום שישי) המתנו כל היום לתורנו לטוס את ה-UNKNOWN. הגרמנים, בניגוד לצפוי, לא ממש מנהלים את העסק לפי הכללים. היינו אמורים לבחור 10 פיגורות ל-UNKNOWN אבל מאחר ואנחנו 8 טייסים בלבד, הטייסים "החליטו" לבחור רק 8 פיגורות... מחאותיי, בקול חלוש, לא עזרו. (תרגיל ה-UNKNOWN מורכב מתרגילים שמציע כל אחד מהמשתתפים בתחרות. מאוסף התרגילים המוצעים בונים מארגני התחרות סדרה, והיא נמסרת למשתתפים כ-24 שעות בלבד לפני ביצועה כך שאין להם יותר מדי זמן לתכנונים, ומכיוון שבמהלך התחרות אסור בכלל לטוס פרט לטיסות התחרות שבהן אסורים בעקרון תרגילים שלא לפי הרישום, אז כמובן שהמתחרים גם לא מתאמנים על הסדרה לאחר קבלתה. ט.ב.י.). הטיסה שלי הייתה טובה, למרות שההבדלים בין המטוס הזה לבין המטוס שלי בישראל מהותיים מאד ב-UNKNOWN, בפרט כאשר מדובר על אוסף פיגורות שעל המטוס הזה לא טסתי אפילו רק פעם אחת (הייתה לי רק שעה אחת של אימון והקדשתי את רובה לתוכניות ה-Q וה-FREE). לצערי שוב "נדפק לי המוח" דווקא בפיגורה פשוטה מאד – משיכה ל-45 מעלות הפוך (משיכה של 135 מעלות סה"כ) וביצוע סנאפ שלילי. במקום זאת ביצעתי סנאפ חיובי... המשמעות: 0, וכ-200 נקודות בציון הסופי. לזה יש להוסיף את הזדקרות הפטיש, הפשוטה, שהתחילה בערך ב-100 קשר (מהירות נמוכה יחסית). משכתי ו... המטוס נכנס מייד להזדקרות שהפתיע אותי מאוד בעיקר מכיוון שהמטוס שלי לא מתנהג כך.

כמו שציניתי בתחילת הכתבה, ההבדל נעוץ בעובדה שבמטוס בו אני מתחרה ישנו פרופלור 4 להבים לעומת 3 להבים במטוס הפרטי שלי. בסופו של דבר הצלחתי (בקושי) להביא את המטוס בכל זאת לאנך ולבצע את התרגיל (בציון נמוך). כתוצאה מכך אני מדורג סופית במקום 4 – מאד מעצבן, בפרט שמקום 3 זה כבר "פודיום" וההפרש ביני לבין מקום 3 הוא רק 4 נקודות (מתוך 6,000). אבל, זה מה יש. אני חייב לעבוד על הנושא המנטאלי. בנוסף, ברור שלבוא עם שעה אימון על המטוס, גם אם זה "מטוס זהה" זה לא מקצועי ברמה בה אני נמצא כיום.

השופטים כאן מאד לא רציניים. המיקום שלי בקופסא שהיה לדעתי האישית, וגם לדעת אחרים, הרבה יותר טוב מכולם, לא זכה לשום הערכה ממשית, בדיוק כפי שהיה בסדרת ה-Q – אבל הפעם היה הבדל אדיר מאחר ורוב המתחרים לא תכננו נכון את הסדרה. אני ידעתי מראש על הקשיים ותכננתי במכוון "לדפוק" את הפיגורות המחברות (שהן עם ניקוד נמוך) בתמורה למיקום יותר טוב בקופסא. זה היה יכול לעבוד מצוין באליפות העולם. כאן קיבלתי עבור זה ציונים גרועים על הפיגורות ההן, ללא תרומה משמעותית לציון המיקום (POSITIONING). בכל מקרה אני מרוצה מהביצוע שלי בנושא זה. אני משוכנע שעם שופטים יותר טובים זה היה משתלם. בנוסף, הזוכה, לודוויג, שדרך אגב טס UNLIMITET עוד משנת 1995, לא הראה PITCH בלפחות שנים מה-SNAP השלילים בתוכנית. למרות ששני שופטים ציינו זאת במפורש ונתנו לו ציון אפס, יתר השופטים חשבו שזה בסדר, והאפס לא התקבל. רוב השופטים שאני מכיר, לא היו מאפשרים לו לזכות עם ביצוע כזה (ורוב המתחרים, דרך אגב, מסכימים...). חוץ מזה די ברור מהציונים שלכל שופט יש את ה"מתחרה החביב עליו" שהרי ציון של 9 על פיגורה מורכבת של 65 נקודות וכ-12 עצירות הוא בלתי סביר (ציון 9 אומר סה"כ שגיאה מצטברת של 5 מעלות בכל התרגיל יחד!). בכל מקרה הקיטורים על התחרות והשופטים לא ממש חשובים. אם לא הייתי עושה אפס מטופש, הייתי במקום השלישי המכובד, מרחק קטן משני המתחרים במקומות הראשונים, ולכן בסה"כ הכישלון

הוא שלי. אני יכול להתנחם בכך שאני מתחרה עכשיו ברמה הגבוהה ביותר (רק שנה וקצת, וזאת רק התחרות השלישית שלי) ובתחרות היו סה"כ כ-55 טייסים גרמניים. המתחרים, דרך אגב, החליטו לא "לטרוח" להכין UNKNOWN שני, כי נראה היה שביום שבת לא נספיק לטוס אותו. שוב מאד מפתיע עבור גרמנים... אז היום (שבת) התחרות עומדת להסתיים כאשר הזוכה מתבסס על שתי טיסות בלבד.

בבוקרו של יום ראשון עידכן אותנו מיקי (ראשון מימין) כי בטיסת ה- 4-Minute Free style שהתבצעה אתמול (שבת), הוא סיים במקום השלישי ובסופו של יום הוא אף עלה לדוכן המנצחים בכדי לקבל גביע על ההישג

לפני סיום אספר לכם כי את העדכון הזה אני כותב היום, יום שבת בשעה 17:00, קצת לפני שאנחנו הולכים לטוס את טיסת ה-4-Minute Free style שהיא יותר AIRSHOW מאשר טיסה מסודרת. לא התכוננתי לזה כלל (לא ביצעתי אפילו לומשווק אחד על המטוס הזה) אבל החלטתי לבצע זאת עבור ה- FUN, בפרט שהיום יש סוף סוף קהל. בערב מסיבה וביום שני טסים חזרה לישראל.

פרטים על התחרות (בגרמנית) <http://www.kunstflug-cochstedt.de/>

תוצאות מעודכונות <http://german.mwebservices.net>

