

סיכום אליפות העולם באוירובטיקה- יולי 2007, גרנדה ספרד

התחרות נערכה בשדה תעופה צבאי ליד העיר גרנדה בדרום ספרד, קרוב מאוד לים התיכון. מדובר בעמק מדברי מוקף הרים ולכן הטמפ' במשך היום עברו את ה 40 מעלות בדרך כלל. בנוסף, גובה המסלול 2500 רגל ולכן מדובר בפועל בצפיפות אויר ששוות ערך לכ 6000 רגל. כמובן, שבתנאים כאלו המנוע מספק פחות מ 250 כ"ס (לעומת 300 בתנאים רגילים) ולעומת זאת המהירות הקרקעית (האמיתית) גדלה בכ 10%, מה שגורם הן לאובדן גובה רב והן ליציאות קבועות מה"קופסא" האוירובטית.

כל אלו כמובן היו תנאים ידועים מראש. אני השתתפתי בתחרות עם מטוס האקסטר 300L ברישום ישראלי CXM. זה היה המטוס החלש ביותר בתחרות - משקל הכי גבוה, מנוע הכי חלש, ביצועים הכי פחות טובים. רוב המתחרים היו עם מטוס חד-מושבי שמשקלו כ 100 ק"ג פחות משלי ו/או עם מנוע חזק יותר. לפני התחרות היה באפשרותי לרכוש מטוס חד-מושבי צרפתי CAP232 שמתאים לרמה הנדרשת בתחרות הזאת, אבל החלטתי להעדיף טיסה במטוס הקיים והמוכר לי, בכדי להוכיח לעצמי כי אני ברמה התחרותית הנדרשת וכי המטוס הוא אלמנט מגביל עבורי.

התחרות היא WAC להבדיל מתחרויות AWAC שבהם השתתפתי בעבר בשוודיה ופולין. ה A הוא קיצור של ADVANCED, ותחרויות אלו הן "ליגה ב" עם הטייסים הפחות טובים בדרך כלל. התרגילים מוגבלים מאוד באופן יחסי ב ADVANCED וגם המטוסים אינם נדרשים לביצועים מיוחדים. לשם המחשה, כל תרגיל ב ADVANCED מוגבל לדרגת קושי של 35 לכל היותר (40 בסידרה השניה) ואילו ב WAC (הרמה נקראת UNLIMITED) אין מגבלה לדרגת הקושי כלל, ובתחרות היו תרגילים עם רמת קושי של מעל 60.

תחרות WAC היא ה"אליפות הפתוחה הבינלאומית". השתתפו הפעם 51 טייסים מכל העולם עם נציגים מ 13 מדינות, כולל יפן. ישנם להערכתי עוד פחות מ 50 טייסים ברמה מקבילה לאלו בכל העולם, שלא התחרו מסיבות שונות (למשל, מתחרי מירוצי רד-בול אינם מתחרים כיום ב WAC אך רובם השתתפו בעבר, כמו גם מספר טייסים שפרשו מתחרויות ומבצעים רק מופעים כמו פאגי ווגסטף)

היו לי שלוש מטרות עיקריות בתחרות בגרנדה: (א) להוכיח לעצמי כי אני אכן ברמה של 100 הטייסים הטובים בעולם באוירובטיקה וראוי להתחרות באליפות ברמה זאת. (ב) לעשות כמיטב יכולתי במגבלות המטוס ולהוכיח לעצמי כי אם ארכוש מטוס מתקדם יותר אוכל לזכות במקום גבוה יותר (ג) לטוס בכל שלבי התחרות, כלומר להצליח לעבור את 25% הטייסים הפחות טובים, אשר אינם רשאים על פי הכללים להשתתף בטיסה האחרונה.

כמו כן שאפתי לזכות במקום בחצי העליון של התחרות (מקומות 1-26) מאחר וזהו אחד התנאים להשתתפות במרוצי רד-בול, אך היה לי די ברור שבהתחשב בחוסר הניסיון והמטוס, אין לזה סיכוי ראלי.

מהלך התחרות

התחרות נערכה בארבע טיסות: טיסת Q – מוקדמות/בחינה שאיננה נחשבת בדר"כ בתוצאה הסופית, טיסת FREE שהיא אישית לכל משתתף, ושתי טיסות UNKNOWN. בנוסף מתנהלת טיסת FINAL 4 MINUTE FREE אשר איננה נכללת בחישובים והזוכה בה הוא נפרד. טיסה זאת היא חופשית לחלוטין ומדגימה יותר את יכולות המופע של הטייס ופחות דיוק ויכולת טכנית. את טיסת ה UNKNOWN השניה מאפשרים רק ל 75% מהטייסים בעלי התוצאות הטובות ביותר. את טיסת ה MINUTE FREE 4 FINAL מאפשרים בדרך כלל רק ל 10-15 הטייסים הטובים ביותר.

הזוכים

במקום הראשון זכה הספרדי רפאל אלונסו, בחור מבוגר יחסית ומאד סימפטי שכבר זכה בעבר באליפות. אירופה. במקום השני זכה רנו אקול מצרפת, בחור צעיר וצנוע שטס מגיל 14, למרות שזאת הפעם הראשונה שהוא מתחרה באליפות העולם! את רשימת יתר הזוכים (כולל כל טיסה, חלוקה לגברים ונשים, וחלוקה לנבחרות בעלות יותר מ 3 מתמודדים) ניתן למצוא באתר התחרות.

נבחרת ישראל

נבחרת ישראל הורכבה ממיקי גולן כטייס, ופטריק פריז, אלוף העולם הצרפתי מ 1998, כמאמן. נבחרת ישראל התאמנה כשבועיים לפני התחרות יחד עם נבחרת גרמניה ואחד השווצרים, וכולנו היינו יחד באותו אוהל, עם יחסים אישים מאד טובים. מיקי עבר את שלב המוקדמות (Q), ביצע את כל הטיסות ועבר גם לשלב הסופי (UNKNOWN2) וזכה בסופו של דבר במקום 35 מתוך 50 משתתפים רשמיים.

טיסה לתחרות ועלויות

מיקי טס לספרד עם מטוס האקסטרה 300L שבועיים לפני התחרות, דרך רודוס, קורפו, פרוזיה וצרפת, כ 17 שעות טיסה. בחזרה נתיב דומה, דרך ולנסיה וקאן. עלות הטיסות עצמן כ 3500 יורו בדלק ואגרות, לא כולל עלות שעות המנוע/המטוס. עלות ההשתתפות בתחרות 2700 יורו, עלות האימונים כ 5000 יורו (דלק, מלון, אוכל, מאמן) ועוד 1500 יורו למאמן בתחרות עצמה, וכרטיסי טיסה לטייסי משנה בעזרה בהעברה 700 יורו. סה"כ כ 11,000 יורו, כאמור ללא עלות המטוס עצמו.

סיכום

להבדיל מהתחרויות הבינלאומיות הקודמות בשוודיה, צכיה ופולין, זאת תחרות ברמה הגבוהה ביותר. למיקי היה מאמן שבועיים לפני התחרות ובמהלך התחרות עצמה אשר עזר מהותית לריכוז ולהכנה. הרמה המפוגנת, מבחינה טכנית, היתה גבוהה, כאשר בעיות של פסיכולוגיה ולחץ הם הגורם המהותי ביותר לתוצאות נמוכות (בפרט בשתי הטיסות הראשונות) והנחיתות של המטוס וחוסר הנסיון גורם שני. לאליפות אירופה בשנה הבאה אני מצפה לביצועים עדיפים, ובתקווה גם עם מטוס יותר טוב.