

28/12/2010

כ"א טבת תשע"א

איזה מזל שהמפה אינה יכולה להתלונן על אונס

תחרות ניווט – "הגליל בעננים" – דצמ' 2010

רקע 1: על התמכרויות, מוני וססנה 172

הגיע זמנו של ה"מוני" יקירי לעבור מקצה שיפורים קוסמטיים, צבע, ריפוד, חלונות, פלסטיקים ועוד, אז אם סברתי שבזמן שהוא במתיחת פנים, הרמת חזה, פילינג, בוטוקס וכדומה אצליח להיגמל מהתמכרות הטיסה (כבר כתבתי על ניסיון כזה בעבר...) גיליתי שההתמכרות חזקה ממני (כמו עוד התמכרויות אחרות שלי. לא מה שישר אתם חושבים, התכוונתי לסיגריות ולקפה...). חזרתי לכשירות על ססנה 172 אחרי טיסת מבחן קצרצרה עם המדריך הראשי. נכון שכן הנסע תקוע מטה כל הזמן, הפסיעה אינה רוצה להתאים למצב הטיסה ונשארת תקועה במצב אופטימאלי למצב טיסה אחד בלבד, גם כפתור משאבת הדלק נסתר מעיניי, ונורא מכל, במקום רבע שעה טיסה לחיפה נמשכת הדרך כ-35 עד 40 דקות. אבל טיסה היא טיסה היא טיסה.

רקע 2: על געגועים - עד שלא פוגשים את האובייקט אין יודעים עד כמה הוא חסר.

מאז הגשמי חלום והצטרפתי למועדון (שותפות) המצומצם של בעלי המוני הדרתי רגלי כמעט לחלוטין מנטילת חלק בתחרויות הניווט. עם רקורד של למעלה מעשר תחרויות ובילוי באליפות העולם בצרפת (למי שעדיין זוכר את דיווחי היומיומיים כמנהל הנבחרת מטרואה, שמפיין) המהירות המינימאלית של המוני הכריעה אותי. ניסיונות לשחזר מסלולי תחרויות מהעבר במהירות נמוכה מ-120 קשר גרמו למחט טמפ' המנוע לנוע בכיוונים שליליים ובלתי רצויים וגם היכולת לזהות תמונות בנתיב שאפה לאפס (לא שאני מצליח יותר מדי במהירות של 70 או 75 קשר, אבל לפחות אני מצליח לחפש...). והנה, עבדכם מרוענן הססנה, המוני במוסך ולא ייעלב אם אתפרפר קצת (תמונה מהמוסך מצורפת בסוף המסמך) והצעה מידידי ורעי משכבר הימים, צ.פ., להצטרף לתחרות. לפני כשנה וחצי נעתרתי לבקשה דומה שלו וזו הייתה הפעם האחרונה שהשתתפנו (מרץ 2009).

בניגוד לתחרויות קודמות בהן ניצלתי את השבוע שלפני האירוע לפתור "כתבי חידה" ולהציב מפות במהירות וללא שגיאות (לוקח זמן לחזור למיומנות בתפעול מד הקואורדינאטות, סרגל האזימוט והמחוגה), הרי הפעם, בשל מצוקת העיתים, נבצר ממני לתרגל והגעתי לתחרות עם מעטה כבד של קורי עכביש.

המפגש המחודש עם העמיתים ל"שריטת הניווט", הריגוש לקראת קבלת המעטפות עם כתב החידה, ואז, באוויר, מולך הסטופר, המפה המקושקשת, דף תמונות נקודות הביקורת, שני דפי התמונות בנתיב, ואתה נובח באזניות ימינה 30, אתה מבין כמה אתה אוהב את זה וכמה התגעגעת.

פרק 1: שלב הצבת המפה.

הקואורדינטות קפצו, הסרגל התעקם, המחוגה עברה מ"פלייה" לשפאגט" באופן לא מבוקר וכל קשר בין הנקודות שהצבתי לנקודות האמיתיות היה מקרי.

נקודת ההתחלה (להלן S.P.) שהייתה אמורה להיות בצומת ליד צומת יגור נפלה לי בעיקול הכביש בעוספייה. נקודה הביקורת הראשונה הוגדרה ע"י כיוון וטווח מנקודת ההתחלה ונקודת הביקורת השנייה הוגדרה ע"י טווח מנקודת הביקורת הראשונה ומטווח מנקודת ההתחלה. נקודת

הביקורת השביעית הוגדרה ע"י טווח וכיוון מנקודת הביקורת מס' אחת. גם נקודת הביקורת מס' 6 הוגדרה ע"י כיוון מנקודה מס' 4 וע"י כיוון מנקודה 7. לפני שהתחלנו כבר 5 נקודות מתוך 9 בזבל. אבל כפרה, העיקר ההשתתפות.

פרק 2 – הגיוט.

כבר בדרך לנקודת ההתחלה הרגשתי שמשוהו דפוק. לא רק שבגלל המהומה ועודף המטוסים והמסוקים בשדה יצאנו (אט) באיחור רציני (לא כל כך נורא כי סימנתי את הנקודות לפי זמן רץ), גם הזמן שלקח להגיע לנקודה הראשונה (S.P.) נראה ארוך משמעותית לעומת הזמן המתוכנן. עזבנו דרך גילעם ולקח לנו 8 דקות ארוכות עד שהגענו לעוספיה במקום כ-5 דקות בתכנון דף המשימות. טייסי המהולל כבר התייאש. משם לנקודה השנייה במפתנו הדמיונית, תל חנתון (במקום תל יודפת הנכון). כשהתקרבו אליו (למען הדיוק היינו בכיוון שלו) הודיע לנו הבקר, על תדר התחרות: "פנה ישר צפונה, אתה בתוך CTR רמת דוד" והוסיף, "אתה בטוח שאתה יודע איפה אתה?". חוצפן! "בטח" אני עונה, "במטוס כל הזמן, חוצה כרגע את כפר חסידים". שקט. (בבדיקה לאחר, על בסיס המפה, נראה לי שהוא התבלבל עם מטוס אחר, אפילו לא התקרבו ל-CTR). הגענו לשמרת (במקום לכפר נס-עמים). אנסתי את המפה, אנסתי את התמונות וסימנתי כפר נופש דמיוני (מה עוד ראיתי בדמיוני אני מותיר לפורום אחר...). משם לכפר עזריאל טסים דרומית לכביש עכו צפת המסמן את בקעת בית-הכרם. אזור יפיפה. נפנוף שלום לאנדרטה של עמירם שקד ז"ל בצאיקלון, ושלוש מרחוק לזנב הכתום באנדרטה של אבשה פרידמן ז"ל על כביש עכו צפת, ונפנופון לביתו של ראש רת"א לשעבר בגילון. "אין עלי באזור הזה" אני מפזר הבטחות לא ממומשות. חלפנו מעל מושב חוסן ונפנפנו לשלום לידידי האוויראי שהמיר את המנוע במטוס בטרמיקות בלתי נשלטות, והתחלנו ב"קשת". מימינו התאמצתי להצביע על האוהל המונגולי של הבת של בן דודי בקיבוץ פלך (בהמשך לתובל וכישור) שרק לפני כחודשיים חגגנו שם חתונה. הנמכנו לצומת רמה. גם ידידי הטייס וגם עבדכם בילינו על הגבעה שמשמאלנו בביה"ס למכ"ם וירקנו דם על הר חזון בטיפוסי "קיר המוות" ובמסעות אלונקות. מראה מדהים. בדרום רכס לבנים הקשת מגיעה לנקודה הדרומית והתחלנו להצפין לצומת עמיד. שוב הבקר מודיע: "דלג על נקודה 4 וטוס ישר לנקודה מס' 5. יש תנועה רבה שיוצאת מראש פינה ואתם בנתיב שלה". הופ הלכה לנו נקודה שהצבתה הייתה נכונה. כל הזמנים התחרבשו אבל אנחנו משכנו זמן לארבל בכדי להגיע בזמן. השמש התמקמה בעיניים והזיהוי הפך קשה. חלפנו את מצוקי הארבל. זיהיתי את התמונה עוד על הקרקע אז לא הייתה בעיה רצינית. משם כבר הכול פשוט. הצומת של הכביש שעולה לבית קשת, חרבות ציפורי, גילעם והביתה. דומה ממש לניווט "נטופה" בקורס המכ"ם. הנחיתה שקטה יותר מן ההמראה. רק 4 מטוסים בהקפה. מתארגנים, קושרים עיניים (יעני, יוצרים קשר עין) ונוחתים. ניווט מדהים, עברנו בול בזמנים הדמיוניים בכל הנקודות הדמיוניות, ניחשנו נכון או לא נכון תמונות בנקודות הביקורת (8 תמונות לאימות), וזיהינו 2 תמונות בנתיב (מתוך 10). אפשר יותר טוב, אבל אי אפשר לההנות יותר מניווט נמוך, מבוקר, עם טיסה מדודה ושקולה ועבודת צוות לתפארת המדינה.

סכום והתחנפויות

הארגון של התחרות שופר רבות מאז התחרויות האחרונות שהשתתפתי. מסלול מתוחכם, תמונות הגיוניות, מעטפות מסודרות ופענוח תוצאות המסלול כמעט בזמן אמיתי (וגם הסנוויץ בסיום היה לא רע).

אהבתי עד מאוד.

טיסות בטוחות וכיפיות.

יזק נוי

יזק נוי



מוני ARO בהכנה לצביעה



לא שייך אבל נעים להיזכר

