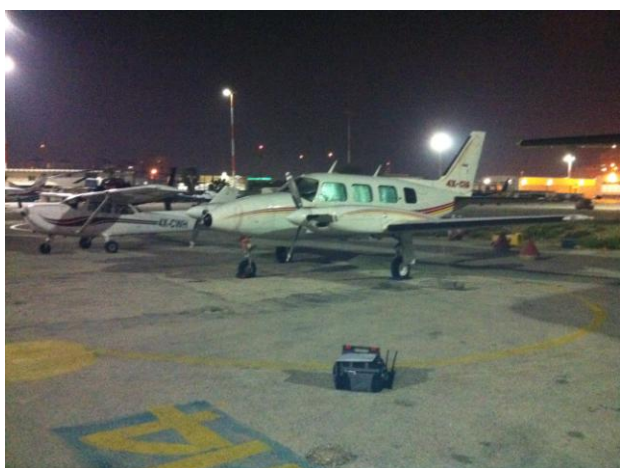


אגודת התעופה הכללית

מטס ותחרות ניווט לילה 8/3/2011

תדריך



חודשיים של עבודה, תיאומים, ציודים, תכנון, תחרות, אישורים הרבה מפחי נפש ותסכולים, אבל בסוף זה קרה. מי שלא ראה ארמדה של מטוסים נוחתת בלילה בראש פינה ומתכנסת בטרמינל לתדריך – הפסיד.

איך זה התחיל?

למה לא לארגן מטס לילה? במסגרת החיפוש המתמיד אחרי הרחבת מגוון הפעילויות של טייסינו וחברינו, מנסה כותב שורות אלו לחפש עוד ועוד דברים מעניינים וכאלו שישפרו את המיומנות והנסיון של החברים, וגם יגרמו הרבה כיף.

תכנון כללי, התייעצויות, קריאת תקנות הטייס ויוצאים לדרך. שיחה עם משה מנחמי ממגידו תעופה, בדיקת שעות הפעולה של השדות השונים, מתווה כללי ופרסום ראשון. ההיענות גדולה, חברים מתלהבים.

לחלק יש הגדר לילה, לאחרים לא. לחלק יש מטוס, וחלק מחפשים מדריך, חלק מבקשים להצטרף וחלק לצרף. עבודת הציוד לא פשוטה אבל משחק ילדים לעומת מה שנדרש מול הרשויות. והפעם זו לא רת"א – זה חיל אוויר. רת"א ואגף מודיעין טייס עושים מאמצים רבים כדי לעזור.

אז מה יש לחיל האוויר?

לפני שבועיים ארגנה אגודת האז"מים מטס יפהפה לרמת הגולן. "כיפה לבנה" – שם יפה שניתן לה והכוונה של הקולגה – עופר יוזם, הייתה לטוס מעל הרמה המושלגת. המטס אורגן בקפידה ובמקצועיות, ולמרות שרוב הרמה כבר לא הייתה מושלגת, המטס היה יפה. אבל כמו שלפעמים קורה, חלק מהחברים שם לא לוקחים את הדברים ברצינות ובמקצועיות הנדרשת, מגיעים כמו לטיול שנתי, והתוצאה לא מאחרת להגיע: כמה אז"מים דווקא התעניינו בנופי סוריה ואחד בנופי ירדן.... רק בנס זה נגמר ככה. מפחיד לחשוב מה היה קורה אם לאחד המטוסים הייתה תקלה והיה נאלץ לנחות בסוריה. אורח של אסאד הוא כנראה לא היה.... התוצאה מבחינתנו: חיל האוויר, בתגובה היסטורית וחסרת כל הגיון מחליט: מטסים לא מעל 5 מטוסים ???! כנראה 4 מטוסים לא יכולים להתברבר ולעבור את הגבול. נו שוין.



כולם נרתמים לעזור ולשחרר את הפלונטר ירון מפעיל את הקשרים, מדבר עם מייקי אברהמי, שולח מייל לגיל ארנון ומה לא. מייקי מדבר עם אל"מ רן תורג'מן (מיח"ה) והוא מאשר את המטס, אבל לא בכתב. אני מדבר עם נעם הרטוך שגם מנסה לעזור ובסוף, ממש יום לפני המטס מצלצל הטלפון – על הקו לב מהיב"א, מודיע שהמטס יטוס, ומתחילים לסכם בפירוט ובדקדקנות את כל הפרטים. שוב מעדכנים את התדריך המפורט, בהתאם לסיכומים. תוספות וביטולים של הרגע האחרון והכל נסגר.

במקביל, מתנהלת מערכה אחרת, קשה לא פחות. כאמור אחת המטרות של כל פעילות של האגודה היא הגדלת המיומנות שלנו כטייסים. זה הכרחי כדי לשמור על רמת בטיחות גבוהה. כדי להיות כשיר לטיסת לילה, לא מספיק שיהיה הגדר. ע"פ תקנה 22: לא יטיס אדם, כטייס מפקד, כלי טיס עם נוסעים בלילה אלא אם ביצע לפחות שלוש המראות ושלוש נחיתות בלילה תוך תשעים הימים שקדמו לטיסה האמורה.

חלק מהחברים צוותו מראש עם מדריך. אין בעיה. האחרים בעלי הגדר, לא טסו בלילה כבר כמה חודשים ואולי יותר: חבר אחד לא טס בלילה 16 שנה! מה עושים? מתאמנים! זו המטרה מראש. קל להגיד. איפה אפשר לעשות הקפות בלילה? אז בוחרים מבין החלופות: הרצליה? לא פעיל בלילה. שדה דב? אסור הקפות. חיפה? סגור בכלל. נתב"ג? חס וחלילה, אחרי תיאומים ובקשות אולי נקבל אישור לנגיעה אחת. מה עושים? מגישים מרשה טיסה משדה דב לאשדוד וחזרה, משדה דב לחדרה וחזרה וכך הלאה. מאד מטריד, יקר, מיותר ומציק, אבל עובד. אז זהו, שלא. אחרי 2 מתוך 3 סבבים כאלו שאושרו על ידי מודיעין טייס, זורקת אותנו הפקחית לעמדת המתנה T2. תמתינו. עוברת דקה, 2, 3, 5. מה קרה? למה אנחנו ממתינים? בודקים את מירשה הטיסה שלכם. עוברים 10 דקות, רבע שעה (כ-800 ש"ח) וכלום. אחרי 20 דקות (1100 ש"ח) המתנה בלי דקה טיסה) סוף סוף מקבלים הודעה: לא תוכלו להמשיך בגלל נהלים פנימיים של השדה. חבר אחר שמנסה לקיים את הטיסה שאושרה לו מקבל הודעה יותר מעניינת: אם תטוס נגיש נגדך תלונה! אולי אנחנו בקובה? אולי ברוסיה? תיכף יגיעו באישון לילה אנשי הק.ג.ב ונושלך לכלא על נסיון לקיים את התקנון... למחרת בעקבות התלונה לשלטונות קצת יותר קל: תמריאו, תטוסו, תנחתו, תסיעו לחנייה ושם תחכו קצת, תסתובבו, תסיעו חזרה, ואז זה לא ייחשב אימון חס וחלילה, ולא תוגש תלונה. המראה ונחיתה אחת שאמורות לארוך 5-7 דקות מתארכות לחצי שעה. ההסעה לחניה והחזרה פותרים את בעיית הבטיחות: זה ממש מבטיח שאף טייס מתחיל וטועה לא יגיע לפינל הפוך.... ממש אבסורד אבל אין עם מי לדבר: מפקד השדה החליט וזהו. אתם האזרחים בכלל תגידו תודה שאנחנו מרשים לכם לפעמים לטוס, בעצם בכלל תגידו תודה שמותר לאזרחים לחיות כאן.

ואז גם עבדכם טועה. מתוך היסטוריה קורא את התקנה הלא נכונה, ושם כתוב בכלל 5 המראות ו 5 נחיתות בחצי השנה האחרונה. עוד לילה ארוך של הסעות ועוד כמה אלפי שקלים, ויש לנו 5 המראות ו 5 נחיתות. יופי. ממש יופי.

אבל בערב המטס הכל נשכח. ממריאים אל השקיעה, המראה מרהיב ומשכר. עוברים את חדרה ופונים צפון מזרחה ומעבר לרכס הרי מנשה מתגלה ירח מלא שמתחיל לטפס לשמים המשחירים (בלי אישור של חיל האוויר). שומעים את החברים בקשר, וכולם מתנהגים למופת, בהתאם לתדריך ולהנחיות, והלחץ מתחיל לרדת. איך אמר ירון? המטס טוס יטוס!!



מגיעים לראש פינה, יוסי מנהל השדה שהשאיר בשבילנו את השדה פתוח שעה נוספת, וציון מנהל התפעול של השדה והמגדל, מקבלים אותנו יפה ובמקצועיות מחנים את המטוסים בהתאם לסיכום. הכל דופק כמו שעון. מתכנסים לתדריך וחוזרים שוב ושוב על הפרטים, סדר המראות, קודים לטרנספונדרים, כללי בטיחות. איתן נותן הנחיות לתחרות הניווט, דאטא לוגרים. מאפסים שעונים אומרים הרבה תודה ויוצאים למטוסים.

המראות כל 5 דקות, המהירים יוצאים ראשונים. מטוס אחד ששדה דב התעלל בו ועיכב אותו מעל שעה (!) עושה Touch&Go וממשיך ישירות למגידו כדי לא ליצור בעיית בטיחות. יונתן כל הכבוד. חבל רק שבגלל ההתנהגות של שדה דב נמנע ממנו להשתתף בתחרות.

ע"פ הסיכום עם בקרה צפון כל מטוס מודיע "תחילת ניווט" והכל מתנהל בשקט, ביסודיות ובכיף. טיסה מרהיבה בנתיב מקסים חוצים את הגליל לרוחבו ואורכו, הצפון המואר מרהיב: טבריה והשתקפות האורות על הכנרת, עכו והנמל, חיפה מרהיבה וגני הבהאים המוארים, והירח הענק מלווה אותנו! ממש הרגשה משכרת. מגיעים לסיום מודיעים לבקרה "סיום ניווט" ועוברים לתדר מגידו.

חברים, מי שלא ראה את מגידו מוארת בשורות גוזניקים חשמליים לבנים ומרהיבים מהאוויר – לא יבין. באמצע החושך השחור משחור של העמק, מתגלה המסלול המואר, איזה מראה!!!

איתן (מלמד) מנהל את הקשר במקצועיות ונותן את המידע הנחוץ. במרווחים של 5-20 דקות נוחת מטוס אחרי מטוס, ומחנים לאורך מסלול ההסעה ליד מגידו תעופה. הארוחה הייתה מצוינת: פרגיות, קבב, קציצות, כבד, ומה לא, וכמובן סלטים וחמוצים ופיתות וחוממוס והכל בשפע ומכל הלב. שתייה מהמקרר חופשי, והבטן מיישרת קו עם התחושות הנהדרות של העיניים והראש והלב. האגודה אגב שילמה גם את אגרות הנחיתה וגם את הארוחה לכל חברי האגודה שהשתתפו במטס.

איתן (ליפובצקי) מתחיל להוריד את הנתונים מהלוגרים, וכולם מחליפים חוויות, שיכורים מהמראות. נפרדים ממנחמי וצוותו המצוין וטסים את הלג האחרון, נופי מישור החוף ותל אביב שנראית בלילה מלמעלה יפה כמו כל כרך מודרני אחר. נהדר!! אחרי שהמטוס האחרון נוחת, משתחרר הלחץ ואז באמת אני יכול לחייך: עבודה של מעל חודשיים ונגמר תוך 5 שעות, אבל שווה כל דקה!! ומי שלא השתתף הפסיד! בתחרות הניווט ניצח כנראה משה, אבל אף אחד לא התברבר!!! התוצאות באתר.

מכתבי התודה כבר בהכנה, אבל אני רוצה להזכיר גם כאן, קודם כל הרבה תודה לירון, בלעדיך המטס לא היה טס! תודה למייקי אברהמי, ולגיל ארנון מרת"א, לנעם הרטוך ראש אגף מודיעין טייס, ליוסי מנהל שדות חיפה וראש פינה ולציון מראש פינה – ממש המון תודה. למשה מנחמי ואיתן מלמד ממגידו תעופה באמת כל הכבוד על הכל – אני רוצה להגיע כל יום חמישי בלילה! תודה למיח"ה – אל"מ רן תורג'מן ולאור שטרנהר, לב ויורי מבקרה צפון.

והכי הרבה תודה לכל המשתתפים במטס. אני לא אכתוב כאן את השורה הארוכה של הטייסים ושל המדריכים, אבל נהייתי מכל אחד מכם. גיליתם מקצועיות ואחריות, הקפדתם על ההנחיות ולקחתם את הדברים ברצינות כמו שמצפים מטייסים.

אני חושב שציון מראש פינה היטיב לבטא זאת: למחרת המטס שלח אלי ציון את המכתב הבא:

שי בוקר טוב.

שמחתי לארח אתכם, הטייסים תודרכו כראוי, וכולם פעלו באופן מסודר ובטיחותי.

אנו נקבל בברכה פעילות מבורכת כזו.

פורים שמח

ציון

אני באמת גאה בכולם. אני רוצה לסיים בקטע מהתדריך:

חברים, היכולת לארגן פעילויות ומטסים יפים ומעניינים, תלויה באופן ישיר במקצועיות שנפגין בכל אירוע. עקב התברברות כמה אז"מים במטס לפני שבועיים לא קיבלנו את האישור לניווט מחוץ לנתיבים. כל אחד מאיתנו חייב לנהוג במלוא האחריות והמקצועיות, גם כדי שניהנה, גם כדי שנוכל לארגן עוד פעילויות כאלו ובעיקר כדי לשמור על חיינו וחיי הסובבים אותנו. הכנה מדוקדקת ושימת לב לפרטים הכרחית. בואו נטוס בביטחה.

שיהיה לנו הרבה אירועים מהנהנים ובטוחים

וועדת אירועים

שי פופר

