

מטס למדבר

כמו תמיד, ארגנה, אגודת התעופה הכללית, להשתתף במטס של האז"מים, (האגודה לתעופה ספורטיבית קלה ע"ש שלומי ברושי ז"ל).
המטס כלל נחיתה וניווט ברחבי המדבר והתקיים במועדים 14-15 לאוקטובר 2011.
בגלל האופי המיוחד של המטס, החלטתי כמובן להצטרף, אך לא בלי חששות לגבי הנחיתה במנחתים שטיבם לא היה מוכר לי.
כמוני נרשמו מטוסים נוספים מהתעופה הכללית, ובסופו של דבר השתתפו בו 8 מטוסים מהתעופה הכללית והשאר היו כמובן אז"מים כ- 27 במספר.

התארגנות למטס

כחלק מתהליך זה נדרשנו (הטייסים) למסור לאגודה פרטים על: המטוסים, הטייסים והאזרחים הנלווים אלינו.

התהליך כלל גם פנייה לשלטונות רת"א (רשות התעופה האזרחית) לצורך קבלת אישורים לנחיתה במנחתים שהיו כלולים במסגרת המטס, ועל כך אמר שי פופר ואני מצטט "בלשון הפקח כשאנו בפיינל: "צפו לאישור מאוחר".... אנחנו עובדים בכל הדרכים כדי לקבל אישור רת"א לנחיתות במנחתים במיישר ובציחור."

אחרי שהאגודה עמדה בדרישות רת"א, התקבל, בסופו של דבר, האישור בדקה התשעים ביום 11/10/2011 ערב חג הסוכות, ולכן התדריך למטס הופץ טלפונית לכל המשתתפים ובעקבות כך גם נערך תדריך טלפוני ע"י שי פופר כהשלמה לתדריך הכתוב.

כחלק מההתארגנות, דאגתי לציין ע"ג מפת הנתיבים את נקודות הצינן והמנחתים של המטס, לבצע תכנון של מסלול הטיסה לכל חלק, של כל אחד מהימים, להכין תכנית טיסה וללמוד את הנתונים שנמסרו לגבי המנחתים והמגבלות שלהם.

במהלך ההתארגנות היו מספר אנשים שפנו אלי בנושא הסיכונים של הנחיתה במנחתים כאלו או ביקשו לנהוג בזהירות יתרה במהלך הנחיתה ולאחריה, הכל מתוך כוונה טובה, ואני הקשבתי להם וצינתי שלקחתי בחשבון את הסיכונים וכמו כן הכנתי אלטרנטיבות אחרות כגון נחיתה בעין יהב (במקרה שהמנחת אינו ראוי לנחיתה).

בדיעבד אני יכול להגיד כי המנחתים היו טובים ובטוחים לנחיתה והם לא נפלו מהמנחתים שנחתי בהם בקניה במהלך מטס הספארי שערכתי שם בשנת 2005 ראה כתבות בלינקים הבאים-

<http://www.aopa.org.il/site/userfiles/files/Fly&tell/YLkenya.doc>

<http://www.aopa.org.il/site/userfiles/files/Fly&tell/YLkenya.pps>

היום הראשון של המטס 14/10/2011

כל המטוסים והאז"מים שהשתתפו במטס היו אמורים ביום זה להגיע בכוחות עצמם עד השעה 15:00 למנחת המיישר הנמצא ממערב לכביש 40 וכ- 25 דרומית מזרחית למצפה רמון.

ביום זה הגשתי כבר לקראת השעה 11:00 מירשה טיסה בנתיבים מתימן דרומה דרך טללים למצפה רמון ומשם באישור הבקרה לאורך הנתיב המקווקו במפת הנתיבים למנחת המיישר.



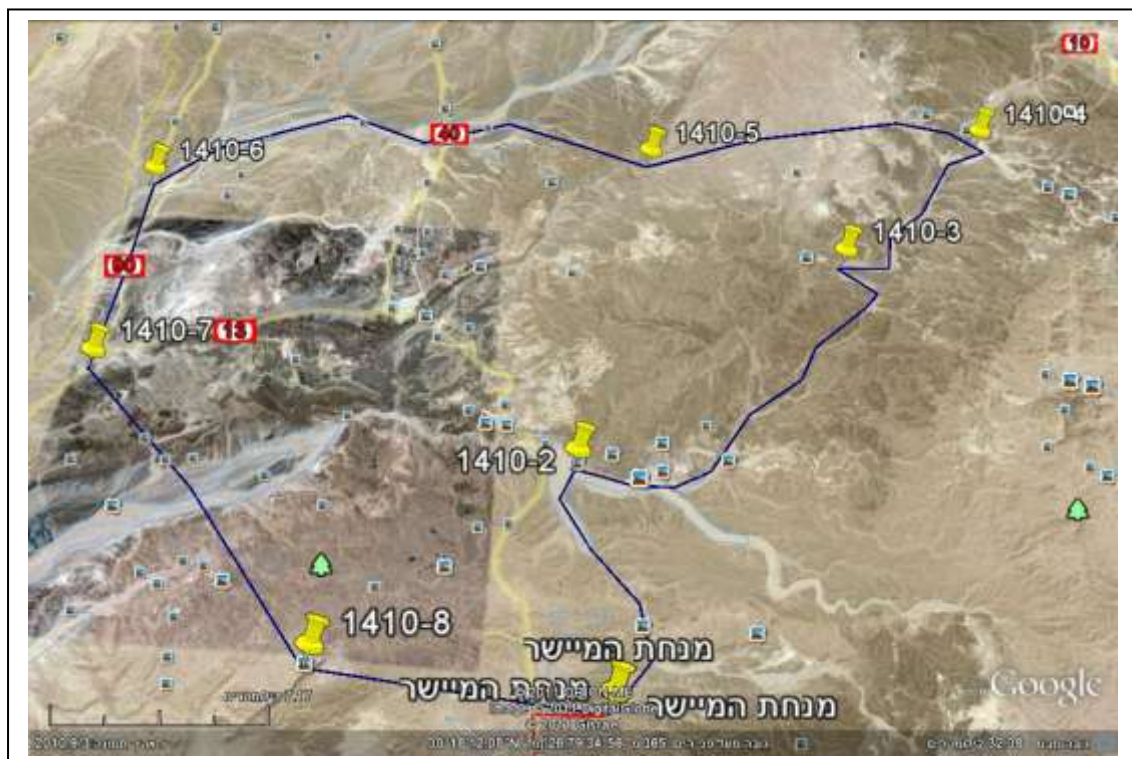
בשעה היעודה 14:00 המראתי בדרכי למנחת וכעבור כ- 50 דקות מצאתי עצמי ממזרח למנחת. לאחר שזיהיתי את המנחת ואת המטוסים החונים ליד מסלול הנחיתה נכנסתי לתבנית נחיתה לפי הפירוט שנמסר לנו, דהיינו כניסה לצלע מתה בגובה 1700 רגל ולצלע עם הרוח ב- 1600 רגל. המסלול בשימוש היה מסלול 09 ולכן הכניסה לפיינל היה בפנייה שמאלית, ותוך מספר דקות נחתתי במנחת, לא לפני שנמסר לי בקשר, לכוון את הנגיעה לדגל הכתום שהיה בשליש המסלול. אתם יכולים לצפות במסלול הטיסה בגוגל earth בלינק הבא, Videos\תימן-מיישר.kmz. אין ספק כי המראה של כמה עשרות מטוסים החונים לאורך ובצד המסלול באמצע המדבר היה מראה מרהיב ביופיו, שלא כל יום רואים. אחרי הנחיתה פניתי את המסלול דרומה באטיות בכדי להימנע מכניסה במהירות גבוהה לקפלי קרקע קטנים, עד שהגעתי למקום הנחיה.



במהלך מחצית השעה שאחרי הנחיתה שלי, הגיעו כמובן עוד מטוסים. האז"מים היו חייבים גם לתדלק. לקראת השעה 15:30 התכנסו כל הטייסים בסככה שהוקמה במקום, לקבלת תדרוך למטס הניווט של אחר הצהריים של יום זה.



מיד אחרי התדרוך ניגש כל טייס למטוסו, בכדי להתכונן להמראה למסלול הניווט, אך היו מספר מטוסים שהחליטו שלא לצאת למטס זה, מסיבות שונות. כמו שאר המטוסים שיצאו לניווט זה, המראתי למסלול הניווט שהחל מהמנחת לכיוון דרום מערב לאורך נחל פארן עד לחיבורו לנחל שגיא, משם מזרחה עד למצוקי ציחור, והמשך מזרחה לאורך נחל חיון עד למפגש עם כביש הערבה. בנקודה זו ממשיכים צפונה עד לצומת מנוחה (הק"מ ה- 101) ומשם ממשיכים לצפון מערב חוצים את נחל פארן עד להר כיפה, ואז מערבה בחזרה למנחת. לחלק זה של המסלול, כמו גם למסלול יום המחרת בבוקר, לא היה צריך להגיש מירשה נפרד לכל מטוס, אלא הוגש מירשה כללי ע"י אגודת האז"מים, ורק במקרים מיוחדים במסגרת ההאזנה לבקרה- "חגב" מטוסים נדרשו להציג את מקומם ואת השתתפותם במטס זה, ופרט לכך לא היה צורך להשתמש בקשר למעט האזנה גם לתדר הפנימי של המטס. את מסלול יום זה ראו במפה שבהמשך וכמו כן אתם יכולים לצפות במסלול הטיסה בגוגל earth, בלינק הבא- Videos\ניווט 14-10-2011.kmz.



קשה לתאר במילים את המראה המרגש של המדבר בטיסה בגובה נמוך של 1000 מעפ"ש, בשעות של אחר הצהריים ובמיוחד מראה הנחיתה בשעות בין הערביים כשיש עדיין אור מלא ובכל זאת מרגישים שאוטוטו השמש תשקע. אחרי הנחיתה ובמהלך ההכנות של נעילת המטוס ועיגונו לקראת הלילה, החלה השקיעה ושוב מראה שורת המטוסים על רקע השקיעה במדבר זה מראה מדהים שקשה לתאר במילים.



יותר מאוחר הגיעו שירותי הקייטרינג והחלו את ההכנות לארוחת הערב. ארוחת הערב הדשנה והטעימה באוויר החופשי ועל רקע נופי המדבר הקסומים היוותה סיום נעים ליום המטס הראשון. מעט אחרי הארוחה, החלו להדליק את המדורה שסביבה ניתן התדרוך לבוקר יום המחרת, בו נאמר כי המטס יתחיל כבר בשעה 06:00 לאז"מים האיטיים ו- 06:30 למטוסי התעופה הכללית, בהמשך הייתה שירה ושיחות מסביב למדורה ובתוך כך החלו חלק מהמשתתפים לפרוש ללינת לילה שנערכה מתחת לכיפת השמיים, מי בתוך אוהל ומי בתוך שק שינה מתחת לכנף המטוס. אני בחרתי לישון בשק שינה מתחת לכנף.



לקראת השעה 05:00 התעוררתי לאור הזריחה, לקולות השקט של המדבר, ולאוויר הקר של שעות הבוקר המוקדמות.



לקראת השעה 06:00 התחלתי להתארגן למסע, ביצוע בדיקות למטוס והכנתו לטיסה, ובשעה 06:30 ולא לפני שחזיתי בזריחת השמש במדבר, המראתי למסלול הניווט של בוקר יום, יפה זה, שהחל כמובן ממנחת המישר צפונה להר מפרק הנמצא על גבולו הדרומי של מכתש רמון, משם מערבה לאורך נחל נקרות עד לצוקי לוח, דרומה דרך מעלה שגיא עד להר כרכום ובהמשך עוד דרומה דרך בקעת צניפים עד לשדה אברהם, הגובל בחלק הצפוני של CTR רמון, מנקודה זו צפונה דרך צוקי ציחור ונחל ציחור לנחיתה במנחת ציחור הנמצא מדרום לכביש 13 היוצא מצומת ציחור.

את מסלול יום זה ראו במפה שבהמשך וכמו כן אתם יכולים לצפות במסלול הטיסה בגוגל earth, בלינק הבא - Videos\מיישר-ציחור.kmz



כמובן שגם חווית ההמראה בשעת בוקר מוקדמת ובאווירה המדברית היא משהו שלא כל יום עושים, וגם היא מרגשת ומרשימה מאד.

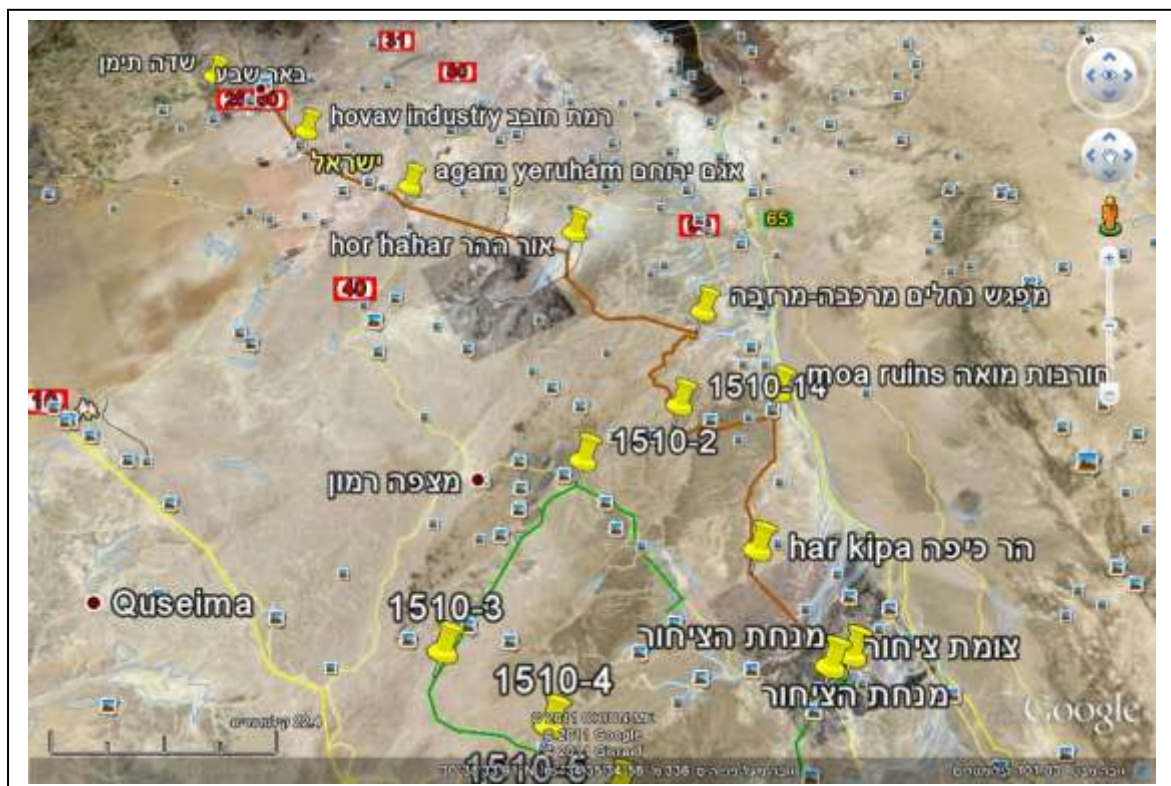
לקראת השעה 08:00 הגעתי למנחת ציחור, וגם במקרה זה כמו ביום הקודם המראה של עשרות מטוסים שעומדים לצידי מסלול הנחיתה באור בוקר, היה מראה מרהיב, וגם כאן בכניסה ימנית בגובה 1500 רגל למסלול 27 הביאו אותי לנחיתה בתוך דקות, גם במנחת זה נדרשתי להסיע את המטוס בזהירות יתרה מהמסלול לנקודת החנייה עקב תוואי הקרקע.



מה שהפתיע אותי ואני מניח את האחרים גם, שהקייטרינג היה כבר במקום, השולחנות היו ערוכים לארוחת הבוקר ושבדוקן ההגשה היה מכל טוב.



אחרי אכילה ושתייה לשובע, והמתנה של כ- 15 דקות, התכוננתי שוב להמראה בחזרה לתימן, כחלק מהמשך ציר הניווט של יום זה, אלא שבניגוד ליום האתמול ובוקר יום זה, היה צריך לאחר ההמראה להודיע לבקרה "חגב" על היציאה לניווט ועל שדה היעד של כל מטוס. לקראת 08:45 המראתי לדרכי במסלול הניווט שהתחיל כמובן ממנחת ציחור צפונה דרך הר כיפה ונחל עשוש עד למואה העתיקה, משם מערבה לכיוון מצד נקרות, טיסה לאורך נחל נקרות ובחיבורו עם נחל מרזבה פנייה לצפון מערב לכיוון בקעת צין, מנקודה זו טיסה צפונה לאגם ירוחם תוך חציית המכתש הגדול ובהמשך דרך צומת טללים לרמת חובב ומכאן חזרה לשדה תימן, הביתה. את מסלול יום זה ראו במפה שבהמשך וכמו כן אתם יכולים לצפות במסלול הטיסה בגוגל earth, בלינק הבא - [kmz..Videos\ציחור-שדה.תימן.kmz](https://www.youtube.com/watch?v=kmz..Videos\ציחור-שדה.תימן.kmz)



כמו בכל שאר הניווטים גם במקרה זה מראה הנחלים המתפתלים ותצורות הנוף הנגלים מתחת לכנפי המטוס, הם משהו מרהיב שאין מספיק מילים לתאר.



לקראת השעה 10:00 נחתי חזרה בשדה תימן, עייף מעט מחוסר שעות שינה אך מרוצה עד הגג מהניסיון והנוף שחווייתי במהלך יומיים אלו.
את הכתבה הנ"ל תוכלו לקרוא בלינק הבא- <http://www.seeking-the-world.com/2011/10/2011.html>
וכמו כן תוכלו לקרוא כתבות נוספות בתחום התעופה וטיולים ביעדים אחרים בעולם תוכלו לקרוא באתר זה.
בכל התמונות תוכלו לצפות בלינק הבא –

<https://picasaweb.google.com/108099394291917075741/isSkKI?authuser=0&feat=directlink>

תודה לרון גפני-צילום אוויר (www.skypics.co.il) מאגודת האז"מים שאיפשר לי ברוב טובו להשתמש בתמונותיו לכתבה זו וכמו כן להשלמת רצף התמונות מהטיסה למנחת המיישר, דרך הניווטים השונים ועד החזרה לשדה היעד.

כתיבה ועריכה
יוסי לוי