

לטוס בתאילנד

מן כזה מנהג משונה יש לי, כמעט לכל מקום בעולם שאני מגיע אליו, אני ממש מרגיש צורך עז לטוס בו. אז, בארה"ב אין פשוט מכר. שם ניתן להשכיר מטוס באותה הקלות שניתן להשכיר רכב, הן מבחינת הזמינות והן מבחינת הפרוצדורה. גם באירופה המערבית זה לא מצריך מאמץ מיוחד. כמעט בכל מקום, לאחר עיון קצר במדריך דפי הזהב המקומי, תמצא בית ספר לטיסה שישמח להעמיד מטוס לשירותך, ללא בדיקת רשיונות וללא כל היסוס... שבכסא ימין הם מושיבים נציג שלהם המצויד ברשיון מדריך טיסה. שם פרוצדורת הרשיונות מהווה מודל חיקוי למנהל התעופה שלנו. אז הבנתם את הפרינציפ. אתה בטיול משפחתי או בנסיעת עבודה, יש לך איזה כמה שעות שהתפנו או שדאגת שיתפנו, אתה מאתר את בית הספר לטיסה הקרוב אליך ומזמין שעור טיסה שאורכו בהתאם לזמן הפנוי והתקציב שעומד לרשותך. אין צורך בהסבת רשיונות, אין צורך ללמוד את ה-AIP המקומי ולא איפה נמצאת ה'בצרה' 800 שלהם. לפני הטיסה פותחים מפה ועם המדריך בונים מסלול מעל הנופים והאטרקציות באזור. מאחר וכמעט כל בתי הספר לטיסה בעולם מצוידים ב-172 (או צ'ירוקי 4) שכולנו מכירים, כל מה שנותר לך לעשות זה להתיישב בכסא שמאל, להטיס, ליהנות ולחוות את הנופים החדשים בזמן שידריך החדש מימין משמש כמדריך תיירים ובתורנות הקשר. בדרך זו טסתי באנגליה לאורך צוקי דובר, מעל התמזה בלונדון, מעל נופים כפריים ולאורך נהרות. במיורקה, הקפתי את האי הספרדי המקסים על אלפי מפרציו כשבחלק מהם ירדנו לגובה אז"מ מעל הגלים. בצ'יה טסתי בזלין חדש בן 50 (בן 50, כי זה גילו. חדש, כי כך הוא נראה כתוצאה מרמת התחזוקה חסרת הפרשות שלהם) מעל טירות ועמקים כולל מעל 'קרלובי וארי' המדהימה והנראית כמו עיירה מלכותית מהאגדות. גם ריו דה-ז'נרו שבברזיל השאירה אצלי רושם עז של טיסה מהממת וכמוה עוד מספר מקומות בעולם במהלך השנים.

אבל, כאשר מדובר במזרח הרחוק, הסיפור קצת שונה ולא כל כך פשוט לאתר בית ספר לטיסה מסודר בסטנדרטים שאנו מכירים בארץ, בארה"ב או באירופה. לאור האמור, הרגשתי די בר מזל כאשר בינואר האחרון, באזור 'צ'אנג מאי' שבצפון תאילנד, הצלחתי לארגן לעצמי טיסה מאוד מיוחדת. הכל התחיל מבחור צעיר שהוא קרוב משפחה שלי שגר בבנגקוק. מטבע הדברים הוא מחובר לקהילה של ישראלים שגרים בתאילנד. זו קהילה קטנה של ישראלים צעירים (גלאי 30-40), שכל אלו שפגשתי נשואים לנשים מקומיות, כולם אמידים ומצליחים בעיסוקם. פגשתי 3 מהם וכולם עוסקים, כתחביב, בענף זה או אחר של תעופה, בעיקר מצנחי רחיפה ממונעים (ממ"ר, ממ"ג וטרייק). כאשר סיפרתי להם שבכוונתי לשכור מטוס באזור צפון תאילנד הם התנדבו להרים כמה טלפונים ולאתר עבורי בית ספר אמין לטיסה בסביבות צ'אנג מאי.

למחרת ציידו אותי בטל של בחור שוויצרי שגר באזור עם ההנחיה: תתקשר אליו כשתגיע. חולפים מספר ימים ורעייתי ואני נוחתים בשדה הבינלאומי של צ'אנג מאי. מייד כשמגיעים למלון אני לא מאבד רגע ומתקשר לאותו בחור שוויצרי בשם רוברט.

כאן מתחיל סיפור מעניין על החיים הטובים של אלו שמעזיזים: כמה קילומטרים צפונית לצ'אנג מאי ישנו כפר קטן המיושב על ידי אירופים, חובבי תעופה שבנו להם גן עדן משלהם. במרכז מסלול של כ-600 מטר (עפר מהודק), האנגר מרכזי המאחסן כ-5 מטוסים, מועדון עם חדר תדריכים מסודר שמהווה גם מרכז חברתי. בנוסף, אצל רובם, בצמוד לבית, ממוקם האנגר הפרטי ובתוכו שוכן בבטחה ובנחת מטוסם האהוב. החברה' האלו (רובם בסביבות גיל ה-50) כולם כרובם "פנסיונרים" שכל עיסוקם הוא לטוס וליהנות מהחיים. ובתאילנד של ימינו מאוד קל ובזול ליהנות מהחיים: דלק מחירו כ-2 ש"ח לליטר. ארוחת דגים ופירות ים (רחמנא ליצלן) במסעדה מפוארת על גדות הנהר כ-60 ש"ח לזוג (ניתן לאכול טוב, במסעדה מכובדת, גם ב-30 ש"ח לזוג), רכב פרטי חדש (טויוטה) עולה כ-10,000 \$ וג'יפ טויוטה מפואר כ-20,000 \$. דונם אדמה לבנייה בכפר התעופה הזה עלותו כ-2,500 \$ (לרובם אחוזות על כ-4 דונם). לרשותם פזורים בכל תאילנד כ-42 שדות תעופה + כ-10 מנחתים מאושרים. זה בהחלט מהווה בסיס טוב לטיולים רבים בשנה. כמו כן, אין להם כל בעיה להשיג אישורי טיסה לבורמה, לאוס ו"הסביבה". לנו הישראלים הרי יש נשמה של מנהלי חשבונות ומתחקיר מקוצר הסתבר שבכ-3,500 \$ אתה מצליח לעבור בשלום חודש של טיסות, תחזוקה, כלכלת משפחה, 2 רכבים, 2 עובדים תאילנדים שגרים אצלך באחוזה (שם הם חוקיים), לפרוע חשבונות ואת רוב הארוחות לאכול במסעדות. אז מה הפלא שהתרכזו שם כל כך הרבה "פנסיונרים" צעירים ומכל העולם. וכמה מילים על רוברט שלנו: במקצועו הוא אדריכל, ברקורד שלו אפילו עבודה של כשנה בתל אביב שלנו (במסגרת חילופי סטודנטים). הוא כבן 50, נשוי (איך לא?) לתאילנדית. בעיקרון הוא "פנסיונר" למרות

שמידי פעם הוא מקבל פה/ שם איזו עבודת תכנון. רשיון הטיס שלו הוא פרטי (לא מסחרי ולא מדר"ט) אך זה לא מפריע לו לשבת בטיסה מימין. ברשותו מטוס חדש מדגם M7-MAUL. למי שלא מכיר את המטוס, להלן כמה מילים: זה מטוס המיוצר בארה"ב על פי תכנון משנות ה-60 ששופר מדי תקופה. היצרן שרד את כל תקופות השפל בענף והלקוחות נהנים מגב יציב ואמין. המבנה הוא קלאסי עם כנף עילית, 4 מושבים, רובו עשוי מתכת ומכלול הזנב מצופה בד. המיוחד במטוס הוא מספר הדגמים הרב: מנועים החל מ 160 כ"ס ועד - 260 כ"ס. לאחרונה התפרסמו דגמים עם מנוע טורבו-פרופ (ה- Allison המפורסם). גלגל זנב (התכנון הקלאסי שלו), גלגל אף או מצופים, הכל לבחירתך ואתה מוזמן להזמין את המנוע ואת התצורה המועדפת עליך. המטוס מאוד נח לשימוש, כניסה ויציאה דרך 4 דלתות + דלת תא מטען אחורי שיוצרת מפתח מאוד רחב עם הדלת האחורית (מצד ימין). המטוס נחשב (במיוחד בדגמים "החזקים") ל-STOL אמיתי וההטסה מאוד יציבה וקלה. והכי חשוב – המחיר. ידידנו רוברט קנה את המטוס לפני כשנה, חדש מבית החרושת בתצורה של גלגל אף, מנוע 180 כ"ס (לייקומינג) בכ- \$ 100,000. לתאילנד הוא הגיע במכולה. ([עוד על המטוס....](#))



הבית של רוברט

רוברט ענה לשיחת הטלפון שלי בשמחה ואף הציע לאסוף אותנו מהמלון (מרחק של כחצי שעה נסיעה בתנועה הסואנת של 'דאון טאון' – צ'אנג מאי. לאחר סיור קצר בקהילת התעופה אנו מחנים בחצר ביתו, מתיישבים ברחבת חצר מקורה, שולפים מפה ומתכננים טיול טיסה של כ- שעה וחצי בסביבה. למרות שאין לי הסבה על ה- M7 (הנושא בגאווה את אות הקריאה: HS-BNW) אני מבקש לשבת בשמאל, רוברט, שלא חשב אחרת, די נינוח ולטענתו אין לו כל בעיה להטיס בימין אם ובמידה ויווצר הצורך. נכנסים להאנגר שמהווה חלק אינטגלי מהבית עצמו, המטוס עומד שם נקי, מבריק ומצוחצח כיאה וכצפוי מתחזוקה שוויצרית. מי שלא ראה את רוברט מבצע בד"ח, לא ראה ביצוע בד"ח מדוקדק לפרטי פרטיו מימיו. כל בורג, כל ציר, כל משאבה, כל צינור, כל כבל חשמלי זוכה אצלו לביקור. יתרה מזאת, לאחר הנעה הוא מקפיד על סל"ד חימום למנוע, ממתין בסבלות לעליית טמ' השמן ורק אז אנו מתחילים בהסעה לאורך השביל המוביל מביתו למסלול. לגבי מירשה: ככלל, הטיסה בתאילנד דורשת מירשה. הדווה נמסר לבקרה הקרובה. במקרה שלנו למגדל של צ'אנג מאי – בינלאומי (המנחת שלהם יושב בתוך ה- CTR שלו). הנתונים הנמסרים הם כמו בארץ: מקום המראה, נתיב, דלק ומספר נפשות במטוס. אין שם נתיב VFR

ועל כן פרט לדווח והמצאות בקשר עם הפקח המקומי, טוס בכל דרך או נתיב שתבחר. הטיסה עצמה עוברת בנינוחות רבה, הנופים של הרים, עמקים, נהרות ואגמים ממש גורמים לך לטוס כל הזמן עם "הראש בחוץ". עוד נתון מעניין לגבי המטוס: יש לו 4 מצבי מדפים: 0 מעלות, 24 ו- 40 מעלות ובנוסף. מצב של 7 (-) מעלות (מדפים מוטים כלפי מעלה). לטענת היצרן, בשיוט, מצב זה מוסיף כ- 5 קשרים למהירות. לטענת רוברט: אפקטיבי במשקל נמוך והיתרון מתפוגג כמעט כליל במשקל מירבי. למרות שציפיתי שהמטוס יתנהג וירגיש בדיוק כמו 172, אז זה לא בדיוק כך. ראשית מייד מבחינים שהמטוס בעצם תוכנן כגלגל זנב. המייצב והגה הכוון מאוד גדולים (לשיפור ניהוג והתנהגות קרקע) ומכאן המטוס די רגיש בציר זה ומצריך עבודת רגליים יותר נמרצת הן בהמראה, הן בטיפוס ואף בפניות. בדרך, סתם בשביל הכיף) נחתנו בשדה תעופה אזורי הנקרא LAMPANG (LTCL) ואת הגישה לנחיתה בצעתי במהירות שהטרידה מעט את רוברט (75 מי"ש, יעני כמו ב- 172).



(LTCL) LAMPANG

למרות שהנחיתה הייתה מושלמת (ציוף יציב ונגיעה רכה), הוא טען שמהירות הגישה המומלצת (בתצורת נחיתה עם מדפים – מלא) היא בסביבות 55 מי"ש (!, מה זה ? זה כ- 48 קשר !!). חשבתי לתומי (איזו שחצנות מציד) שהבחור פשוט התבלבל, הרי במהירות זו, אם לא נדדק אז בטח ההגאים יהיו כה ארוכים ורכים שלא ניתן יהיה כלל לבצע הטסה אפקטיבית בפינל. זו הסיבה שפשוט התעלמתי מהנחיתתו זו ושמרתי על 75 מי"ש עד הזברה. הנחיתה הרכה והמושלמת רק חיזקה אצלי את התחושה שאני, כנראה, יודע יותר טוב ממנו. לאחר תשלום אגרת הנחיתה בשדה (170 ב"ט – כ- 20 ₪) ושתיית פחית קולה, המשכנו בדרכנו. ושוב הנופים הנפלאים, ממלאים את החלון. הפעם שינינו מסלול ועברנו בסמוך לשדה נוסף ומעל אתר ונופש "לעשירים" ("עשירים" זה מי שיכול להרשות לעצמו לשלם כ- \$70 ליום) המצויד במגרשי גולף רחבי ידים, גנים ובריכות שחיה.





כאשר הגענו חזרה לנחיתה במנחת הבית המופיע ב- AIP שלהם כ- Chiangmai-Lanna Airfield (כן) רבותי, השדה הפרטי שלהם הינו רשמי וחוקי למהדרין ונושא בגאווה את הקוד: (VTOM), חזרנו על אותו התהליך, הוא מבקש 55 מ"ש בפיינל ואני (נו, טוב) נותן לו 70 מ"ש. אבל, זה מנחת עפר של 600 מטר ולא מסלול תקני רחב עם אוריינטציה לבואינגים והחגיגה מתחילה: למרות ששברתי גלישה קצת לפני תחילת המסלול (קצר לא ?), המטוס צף וצף ומסרב לגעת. לבסוף, איך שהוא נגענו. עמדתי על הבלמים ועצרנו כ- 30 מטר מקצה מסלול. לכל יודעי הדבר: כן, חשבתי על הליכה סביב ואף סימנתי לעצמי נקודה שאם המטוס לא נוגע לפנייה אז זה מה שאני עושה. פשוט, בסופו של דבר, לא היה בכך צורך. סמוק ומבוש בקשתי מאישתי לרדת ולרוברט אמרתי: ידידי, אנחנו חוזרים להקפה נוספת ואם יש צורך לנסות נוספת, עד אשר אצליח לאלף את המטוס (או יותר נכון, הוא יצליח לאלף אותי להטיס אותו על פי הוראות היצרן לשדות קצרים). המראה, הקפה, פיינל והפעם אני שומר על המהירות המומלצת: 55 מ"ש. והרי פלא: המטוס יציב, מגיב ואין כל סימן לכך שהוא רחוק רק במי"שים ספורים ממהירות ההזדקרות שלו. נגיעה מושלמת בתחילת מסלול, אין כל מאבק בציוף, אין כמעט צורך בבלמים ואישתי שהמתינה עם המצלמה בצידי סוף המסלול על מנת לצלם את הדרמה של חריקת בלמים ואבק מיתמר, נותרה ללא אובייקט לצילום.

לסיכום: רוברט גובה 5,000 בט לשעה (כ- 570 נה) + אגרות נחיתה שאתה משלם ישירות בכל שדה שתבחרו לנחות בדרך. הוא ממש שמח לקבל טייסים אורחים מכל העולם. הוא גם ישמח לארגן טיול יותר ארוך (מספר ימים, בתאום מוקדם) וכן, הוא מוכן לצרף אליו (אני מניח שבחלוקת הוצאות או תשלום כל שהוא) טייסים לטיולים שהוא והמועדון שלו מארגנים מידי פעם. אז להלן הפרטים:

Robert Hupertz (01)993 90 67 hupertz@loxinfo.co.th
<http://www.lanna-flyingclub.com/> - באתר המועדון פרטים נוספים על טיסה בתאילנד ועל החיים היפים בקהילת הטייסים.

זהו להפעם,

יוסי מיליס.