

טיסת מכשירים לקפריסין בה פוגשים ירוקה מלמעלה ובלונדינית מלמטה

הקדשה: כמו שלושת פרסומי הקודמים בעניין טיסות מכשירים (מאז קבלת ההגדר המיוחדת) הרי גם הפעם מוקדש מאמר זה בהערכה ובכבוד לדליה מדריכתי היקרה והמקצועית שלולא היא הייתי מגיע למלטה או לקורסיקה בטעות (מה שהיה בא קודם...), וכמובן לשלושת נוסעי אמיצי הלב ובעיקר להגר הוגת הרעיון הפנטסטי ולגברת לשנר שהוכיחה שגיל זו המצאה דמיונית.

הקדמה:

עוד לא יבש הדיו על הגדר המכשירים הטרי שלי והרי פנתה אלי ידידתי משכבר הימים (הזכורה לטוב מרבים מספורי התעופתיים, בעיקר בנושא טיסות בוטנאיות ותחרויות ניווט) והודיעה לי שאמא שלה חוגגת 75. מה ישמח יותר את הטיילת הדגולה שחזרה לאחרונה מאוזבקיסטן ולא מזמן טיילה עם הגר ועם אחותה (של האמא) בסיציליה, מאשר טיסה במטוס קל לקפריסין, בילוי של יומיים בטיולי הרים (טרודוס) וחזרה?! ומי יתאים יותר לביצוע המשימה הקשה רבת הייסורים אם לא עבדכם הנאמן?!

הנפשות הפועלות (הגיבורים שהעזו לטוס עם עבדכם הנאמן בחד מנועי, ללא טייס נוסף, לראשונה בחייו במסלול מכשירים (IFR)):

יאיר, בני בכורי, והגר, חברתי מנוער. שניהם מתמודדים מזה שנים על התואר המפוקפק של הכי הרבה שעות במחיצתי בטיסות. שניהם ליוו אותי במסע לסיציליה (30 שעות באוויר), הגר צברה שעות גם בראלי לתורכיה וגם כשותפה שלי למספר תחרויות ניווט, יאיר לעומתה טס איתי מספר רב של פעמים לקריית 8 או חזרה ממנה, ומעל הכל הוא עשה איתי קרוס קאונטרי בארה"ב לרבות טיסה מעל האוקיאנוס השקט (לאי קטלינה ליד לוס-אנג'לס) בעודו כבין שנתיים. הגר כזכור הינה בוטנאית מדופלמת ומדריכת טיולים כך שכל הצמחים והעשבים שישתרבו בהמשך לדיווח תעופתי יבש זה הן דמי חסות עבורה....
כלת השמחה, איה, אמה של הגר: לחבריה שתהו על ה"מישגעים" שנכנס בה השיבה: "מה זה כבר חשוב ממה מתים בגיל 75?!"...

רקע תעופתי:

יום לפני הטיסה המיועדת טסתי לקריית 8 להביא את הנוסע הרביעי, הרי הוא בני בכורי. ניצלתי את ההזדמנות לבדיקת המטוס. טסתי מכשירים (כפי שדיווחתי כבר בעבר), בדקתי את צריכת הדלק, את תקינות ה-VOR וה-HSI, ה-DME, והכי חשוב את הטרנספונדר ואת מכשירי הקשר. כשנחתי עם בני חזרה בהרצלייה הייתה משאלה קטנה בליבי. שהכול יתקתק ככה גם למחרת...

הדילמות לפני הטיסה: (פרפרים בבטן).

מכשירים או ראייה: (יעני מסלול IFR או VFR), לקרוא לנתיב שרובו ככולו מעל הים "נתיב ראייה" ממש מגוחך, כי מעל הים ההבדל אינו רב, אך בתוכנית IFR יש חשיבות לדיוק המסלול ולסוגי היציאות וההצטרפויות. **טייס בודד:** למרות שטסתי מספר פעמים לחו"ל מ"ישראל, ובאחת הפעמים (בשנה שעברה) גם הרהבתי עוז וחנכתי שלושה טייסים צעירים בטיסתם הראשונה מעבר לים (דיווחים פורסמו בזמנו באתרים השונים) הרי הפעם אין עוד טייס במטוס. מי יעשה לי מוניטורינג, איך אתגבר על בעיות שתצוצנה כשה-VOR, DME, HSI, הטרנספונדר או מכשיר הקשר לא יעבדו

הפרש של 12 מיילים ימיים לטובת מסלול ה-IFR הכריעו את הכף, בנוסף לתירוץ של "למה הוצאתי את הגדר המכשירים?!" והזדמנות טובה לתרגל ILS אמיתי בלרנקה. וכמובן, אין להתעלם מן המצב שבאמת יהיו עננים בדרך שיחסמו לי את המסלול ואז ה-IFR יאפשר לי לטוס "חוקית" (בחוברת של ניצן יש תמונה להזדהות קרקעית של "וולוקס" או "טירוס" או "מרווה"...)...

ההכנות: הפעם, בניגוד לטיסות הקודמות לא היו לי עבדים שיעשו עבורי את העבודה השחורה והשקעתי בהתארגנות עבודה רצינית ויסודית, שוב תוך התבססות על שלושת הספרונים, של ניצן אלישיב, של אגודת התעופה ושל שי בויס.

הטיסה:

הלוך: יציאה ב-SID "יוסף" ("אינטרו" ← "יוסף") ומשם, בגובה 6000' עד לקפריסין על רדיאל 337°. שילוב של VOR'S 2, DME ו-GPS'S 2. גישת ILS למסלול 22, למרות שתכננתי קשת ב-10 מייל ככתוב ב-STAR (דפיות גישה) שלחו אותי ישירות מעל ה-VOR בגובה 4000'. אחרי מעבר ה-VOR כרשום בדפית, יציאה בכיוון 53° (רדיאל מ-VOR לרנקה) ל-7 מייל, העברת תדרים ל-ILS ופייל ארוך ל-22. נחיתת מכשירים ראשונה בחו"ל ("אללי" זעקה כאשר איבדה בתוליה...). קצת עננות בדרך בעיקר בשליש הראשון של המסלול וקצת לפני

קפריסין. צרות עם הטרנספונדר שכמעט החזירו אותנו לארץ הקודש אך באמצעות בעיטת קרטה וחבטת קרס בסגנון סוני ליסטון גרמו לבקר לדווח "ARO, מגע מכ"ם".

חזור: המראה על 22 ישירות ל"וולוקס", כ-8 מייל לפני "וולוקס" עברנו לבקרת ת"א, גובה 7000' וישירות ל-VOR נתניה. הנמכה כ-30 מייל לפני נתניה דרך עננים יפייים, קשר עין עם החוף, סגירת IFR, הנמכה לגובה 2 לוינגייט. נשיקה לאדמת המולדת, ביקורת דרכונים ולהרצלייה הבירה. ההמתנה הגדולה בטיסה הייתה בשלב החזרת המטוס להרצלייה כשחייכתי בשדה דוב כעשרים דקות עד שנתנו לי להמריא (ואבנים בכליות על חשבונם...). האירוע המשמעותי בדרך חזרה הייתה טעות שלי בזמן הזמנת שלטונות ההגירה והמכס. הוספתי שעה לשעון קפריסין במקום להוריד שעה וכך מצאתי עצמי בשעה 11 בבוקר זמן ישראל כשהזמנתי את ביקורת הגבולות ל-13 (גם את המונית עבור אימא של הגר הזמנתי לאחת). הטעות תוקנה באדיבות ובנחמדות יוצאים מן הכלל והטעות עלתה לנו בכרבע שעה (להבנת הטעות מצורפת טבלה קטנה בנספח א').

כמה מילים על הטיול הקרקעי: "את מזלזלת בי" אמרתי, "חכה שתראה את ה"זלזלת המנוצה" שבאולימפוס ובקופטריה (האדמה הרעה)".

לנו בפלטרס. עיירת נופש בהרי הטרודוס בגובה של כ-4000'. קריר ומקסים. מלון זול ונעים עם יחס מצוין (המלצה במדריך וחיזוק של חנן נהרי, אחד משותפיי למטוס). אחרי סקר קצר בחברות ההשכרה שכרנו רכב בלרנקה (חדש חדיש עם ריח של ניילונים) (את המלון הזמנו מהארץ למרות שהעיירה די ריקה). בדרכנו להרים סעדנו בעיירת הדייגים "זיגי" ארוחת דגים מופלאה שעדיין לא נסו טעמיה המופלאים (כן, העיירה שהתפרסמה עם סוכני המוסד ופרשת ההאזנות. כתוב במדריך).

בטיילנו בהרים למדנו שיש צמחים שהם אופייניים למקום מסוים ואינם מצויים בשום מקום אחר ונקראים "אֶנְדֵּמִיִּים". המפתיע ביניהם שפגשנו הוא "אלון זהוב עלים". נראה ירוק ונורמאלי כמו כל אלון מצוי אבל כשמרימים את עליו מלמטה הם בלונדיניים (זהובים בעגה הבוטנאית). אם עד היום פגשתי "פרחים" בלונדיניים רק למעלה, הפעם, רק בקפריסין, התהפכו היוצרות. עוד אנחנו מסתובבים במנזר קיקו או אולי היה זה בטרודוס או בהר אולימפיה ולפתע התעוררו שתי הגבירות וזעקו, "זלזלת מנוצה". "מי מזלזל בכך", התעורר האביר, וכך פגשתי לראשונה "זלזלת מנוצה" בניגוד לזלזלת קנוקנות שלא ראינו, אבל בארץ אם אתאמץ יסדרו לי פגישה עם המזלזלת הזו. וכך, בין קקופטריה לעמק עצי הארזים הקסום (למרות שאלו ארזי הלבנון מזן קפריסאי, היו רגעים שנדמה היה לי שחזרנו להרי השוף...) פגשנו בעוזרר קוצני (נראה כמו רימון קטן), ראינו את אוג הבורסקאים (חומר ששמים בתוך תערובת הזעתר) וגם טעמנו מחמצמצותו ותכננו מה לעשות עם מורית קלוטה שהינה צמח רעל (ירדנו מן התוכנית כשמספר המועמדים גלש...) ולחצנו יד לאורן שחור (לא האלוף, העץ...). כ-500 ק"מ של נהיגה הירואית בצד שמאל של הכביש בהר ובגיא, בכביש ובדרך עפר, ביום וגם בלילה עם זיבניה ובלעדיה (האוזו של קפריסין ששמו נשמע כמו מחלת מין...) עברו בחטף, בשלום ובהרבה נועם.

מספרים ועלויות:

1. דלק מהרצלייה חזרה להרצלייה: 137 ליטר = 36 גלון
2. זמן פעולת מנוע: 1.7 + 1.7 שעות = 3.4 שעות (3:25) - מתוכן 20 דקות המתנה בשדה דוב בהחזרת המטוס משדה דוב להרצלייה.
3. צריכת דלק עם ההסעות = 10.6 גלון לשעה; צריכת דלק זמן טיסה = 11.6 גלון לשעה.
4. שרותי שדה של אבלאייר: 453 יורו, 2500 ₪. - ראה פירוט בטבלה בנספח ב'.
5. [למעוניינים: מלון: לשני אנשים לשני לילות: 66 לירות קפריסאיות, 91 יורו = 502 ₪. רכב + דלק 840 ש"ח]

סכום: שווה! גדול ונחמד! למרות אגרות הנחיתה המנופחות. האי יפפה, הטיסה קצרה יחסית (לקריית 8 וחזרה לוקח 5 דקות יותר מצד אחד לקפריסין...). התורה שהעניקה לי המדריכה הוכיחה עצמה בעולם האמיתי, אז שוב תודה לגברת, וכנראה שעוד יום יבוא ואדע לעוף עם נשרים ולא רק עם תרנגולות.

שנה טובה.

יָזָהָר נוי

יָזָהָר נוי

נספח א' – בלבולי שעונים:

הלוך	זמן ישראל	זמן קפריסין	GMT (זולו)
המראה	10:00	11:00	08:00
נחיתה	11:30	12:30	09:30
חזור			
המראה	9:30	10:30	7:30
נחיתה	11:00	12:00	09:00

בתוכנית הטיסה הוספתי שעה לישראל ולכן רשמתי זמן נחיתה 13:00 במקום 11:00.

נספח ב' - טבלת אגרות נחיתה וטיפול (אבלאייר והרמס):

נושא	ליחידה (נוסע)	סה"כ [יורו]
נחיתה		24.34
לילה		0
חניה		114.79
אוטובוס		121.72
נוסעים	17.15X3	51.45
טיפול קרקע	3.48 X 3 X 2	20.88
שרותי כיבוי	0.43 X 3 X2	2.58
CUTE	0.45 X 3	1.35
בטחון	0.39X 3	1.17
סכום:		349.33
תשלום כללי		69.6
סילוק חובות		17.5
מע"ם		13.1
סכום		449.79
סכום בש"ח		2537