

טיסה ללרנקה עם 4X CHP בתאריך 25-4-29

לפני כמה שבועות הבן הבכור שלי שאל אם נוכל לטוס יחד ללרנקה. מכיוון שטיסה בינלאומית בהחלט הייתה בתכנון מבחינתי זו הייתה הזדמנות לנעוץ את זה ביומן.

...אחרי כל ההכנות הנדרשות, המראנו מהרצליה בשעה 7:30 בבוקר...

ההכנות הנדרשות מפורטות היטב במסמך שהכין איתי כהן. אני רק אוסיף פה את סיפור המעשה ודגשים משלי לפי שלבי ההכנות והטיסה. הכל חייב לעבוד ביחד אחרת זה פשוט לא יכול לעבוד.

השלבים הלפני-ראשונים הם כמובן בקיאות באנגלית ותדרוך בממל"ת. אין טעם להתקדם בלי לעבור את השלבים האלה.

שלב ראשון הוא יצירת קשר עם ההנדלינג בשדה היעד – לרנקה במקרה שלנו. הם דואגים ליצור קשר עם משרד התחבורה המקומי על מנת לקבל סלוט נחיתה בתאריך המבוקש. בימי שלישי אפשר לקבל סלוטים גם בשעה 10 בבוקר. להפתעתי יום לפני הטיסה המיועדת קיבלתי גם סלוט ליום שישי בשעה 10 בבוקר – יכול להיות שעכשיו לא שיא עונת התיירות והם יותר גמישים. בכל אופן בחרנו לטוס בשלישי. החשבון היה שאפשר לנחות בחיפה (מהרצליה) ב 8:00, להמריא ללרנקה תוך חצי שעה, ולהגיע ללרנקה בשעה וחצי כלומר לפני 10. זו תוכנית טובה כי היא לא דורשת להעביר את המטוס להרצליה בערב לפני וחוסכת המון בלאגן תחבורתי.

שלב שני – תוכנית טיסה בפועל. צריך למלא תוכניות טיסה להלוך וחזור בפורמט ICAO. אני אצרף את התוכניות שלי כי אלה קבצים שקל לשנות בהם את הפרטים (PDF FORMS).

שלב שלישי – חיפה. בשלב זה יש ליצור קשר עם תפעול חיפה על מנת שיקצו חניה ותעבורה לצורך ביקורת הדרכונים בהלוך ובחזור. זה חשוב בשביל לוודא שלוחות הזמנים אכן יתקיימו. בפועל – היו לנו הפתעות (בהמשך). הם דורשים למלא טופס (אצרף גם אותו) עם כל הפרטים ובתמורה שולחים בחזרה אישור שכולל הנחיות וגם עמדת חניה שבה צריך לחנות בהלוך ובחזור וטלפון של התחבורה הפנימית.

שלב רביעי – ממל"ת. מתחילים בשליחה של מייל עם פירוט הטיסה (תאריך שעה ושמות הנוסעים) ואחרי אישור מהם (ולא לפני) צריך גם לעדכן את הפרטים באתר האינטרנט שלהם (שנבנה כנראה בימי האדם הקדמון). אם לא עושים את זה בסדר הנכון מקבלים נזיפה.

שלב חמישי – הגשת תוכנית הטיסה למודיעין טיס (טיסות בינ"ל) וקבלת אישור. אחרי האישור – לעדכן את ההנדלינג בשדה היעד שהטיסה מתבצעת. גם פה כדאי להתקשר אליהם אחרי השליחה (במייל) ולוודא שקיבלו ושמתפלים. התשובה מהם היא "התוכנית בטיפול". בשום שלב לא קיבלתי תשובה של "התוכנית מאושרת". הממממ.....

שלב שישי – תוכנית טיסה פנים ארצית הרצליה חיפה. זה הכי בקטנה.

שלב שביעי – מז"א ונוטאמים ויציאה לדרך במידת האפשר. המראנו מהרצליה ב 7:30 בבוקר עם מיכלים כמעט מלאים (פחות חצי שעת טיסה בערך). היינו שלושה על המטוס – יוסי, נדב, הבן הבכור שלי (בן 23) ואני. הגענו לאזור חיפה בשעה 7:54 ועל מנת "לשרוף" זמן עד פתיחת שדה התעופה, יוסי ביקש מפלוטו לטוס עד עכו וחזרה. באזור עכו הסתובבנו וממש בשעה 8:00 היינו בבסיס למסלול 15 בחיפה. ברגע שהם פתחו את השדה פנינו לפיינל ונחתנו. חנינו ב Y51 (האלפא בשיפוצים וכל החניות הן בצד המזרחי של השדה). ביקשנו בקשר שישלחו לנו את הרכב לאסוף אותנו. הגיע רכב טרנזיט של השדה שעושה את ההובלות מהחניה אל הטרמינל. ואז הורידו אותנו בשער קרוסלה שמוביל החוצה מהשדה. אפילו שהיינו צוות אויר. אפילו שהגענו כבר בטיסה.

ההנחיות החדשות הן שצריך לעבור בידוק מלא לפני טיסה לחו"ל. כלומר שיקוף בטחוני ואז ביקורת דרכונים. עברנו בזריזות את השיקוף אבל אז בביקורת הדרכונים לא הסכימו לקבל אותנו – רק בליווי של מישהו מהביטחון. הנחיות – אתם יודעים... בקיצור בזבזנו שם עוד 10 דקות עד שמישהו הואיל בטובו לאפשר לנו ביקורת דרכונים. חשוב לציין פה שהטיסה שלנו הופיעה בלוח הטיסות (הפנימי) של השדה כך שהם ידעו לצפות לנו (אתם מצ'רלי הוטל פאפא?). עדיין יד שמאל ויד ימין לא כל כך מתואמות. אחרי הביקורת יצאנו חזרה לתוך רחבת ה-A ושם צריך להתקשר לטרנזיט שיבוא לאסוף אותנו חזרה למטוס. כל הסיפור לקח יותר זמן ממה שחשבנו וכדאי לקחת את כל זה בחשבון. בסופו של דבר (והרבה בזכות ההתעקשות של יוסי שיטפלו בנו ויאיצו את התהליכים) הצלחנו להתיישב חזרה במטוס בסביבות 8:30. הנעה, הסעה, בדיקות מנוע, קלירנס – טיפוס ל 3000 רגל בצלע עם הרוח לכיוון GALIM. המטוס מטפס יפה מאוד והדגש של יוסי הוא לטפס לא פחות מ-90 קשר וכמובן עם COWL FLAPS פתוחים (בכל טיפוס של יותר מ-1000 רגל). ב GALIM העבירו אותנו ל TEL AVIV CONTROL ושם ביקשנו DIRECT VELOX שהיא (למי שלא מכיר) הנקודה בה עוברים מבקרת תל אביב לבקרת ניקוסיה. ביקשנו גם לטפס ל FL060 וקיבלנו בהדרגה (4000 ואז 6000). בהמשך עוברים לניקוסיה ואז לרנקה ומתחילים להנמיך. ראשוני 3000 ואז עוברים בקשר למגדל של לרנקה, הנמכה ל 1000 ודיווח כשאנחנו מול המגדל (ABEAM TOWER). לשמחתנו לאורך הנתיב הייתה לנו רוח גב קלה של 10-15 קשרים מה שהביא אותנו ללרנקה לפני 10 בבוקר (בערך 9:50) הכניסו אותנו מיד ל"עם הרוח" למסלול 22, פניה לבסיס ונחיתה. לאחר הנחיתה חיכה לנו FOLLOW ME CAR שלקח אותנו לאזור המזרחי של השדה היכן שנמצא ה GENERAL AVIATION. כיבינו הכל וחנינו שם.

שלב שמיני - לאחר נחיתה בשדה היעד – מסירת תוכנית טיסה חזרה להנדלינג או (כמו שאני עשיתי) – לשלוח להם את התוכנית במייל לפני היציאה לדרך והם כבר יגישו אותה עבורנו למבצעים של השדה המקומי). בדיקת כמות דלק לטובת חזרה כי לפעמים תדלוק הוא בעייתי. בבדיקה היו 33 גלונים. להערכתי לא בדקתי במדויק בבוקר בהרצליה לפני היציאה לדרך כי החשבון של צריכת הדלק לא הסתדר. בחזור המספרים היו תואמים הרבה יותר למצופה. בכל אופן היה ברור שיש לנו מספיק בשביל לחזור לפחות עד חיפה (עם ספיירים נדרשים). נקודה חשובה פה (ושוב תודה ליוסי) – לקחת מהמטוס רק מה שצריך – המינימום של המינימום. דרכונים ואולי איזה תיק קטן.

שלב תשיעי – מעבר ביקורת דרכונים וכניסה למדינת היעד. ההנדלינג לוקח אותנו ברכב לאן שצריך ומעביר אותנו בתור של צוות אויר – צ'יק צ'ק. כמה כיף להיות חלק מהמערכת... קבענו עם ההנדלינג איפה ומתי ניפגש כשנחזור מהעיר. ואז יצאנו החוצה ותפסנו מונית. עשינו סיבוב בטיילת עם מדרין מקומי בשם Yossi Cohen. ישבנו לאכול צהריים ותפסנו מונית חזרה לשדה.

שלב עשירי – חזרה לשדה התעופה וחבירה להנדלינג לצורך ביצוע ביקורת דרכונים יוצאת והסעה למטוס. פה יש לקח חדש וחשוב – אם יש נוסעים שאינם צוות אויר – הם לא יכולים לעבור במסלול העוקף של צוות האויר. הם צריכים ללכת למסלול הרגיל של נוסעים ואז זה מסתבך (זה מה שקרה עם הבן שלי) כי אין BOARDING PASS ובגדול אנשי הבידוק הרגילים בשדה לא יודעים להתמודד עם טיסות פרטיות. הם שלחו את הבן שלי (שהיה לבדו) החוצה ל INFORMATION. למזלנו היו לנו טלפונים עם SIM בינלאומי אז הוא התקשר אלי ושלחנו אליו את הבחור מההנדלינג שיטפל בו. כמובן שאם הייתה לו תעודה של צוות אויר (AOPA) הוא היה יכול לבוא איתנו במסלול העוקף. צריך לקחת בחשבון שגם במסלול הזה עושים בידוק בטחוני ושיקוף וכמעט לא נתנו לנו להעביר שני בקבוקי בירה שהבן שלי קנה כי אסור אלוהו – תקנות של EU. בסוף חברנו שלושתנו והמשכנו הלאה. הבחור מה HANDLING אמר לנו להגיע לגייט ספציפי שם הוא חיכה לנו עם האוטו. בדרך עוברים ב DUTY FREE כמו כל נוסע כך שאם מישהו "חם" על שוקולדים ביוקר או אלוהו איכותי – זה אפשרי אבל מיותר. ה- HANDLING לקח אותנו מהגייט חזרה למטוס. בדרך עברנו במשרדים

שלהם להסדיר את התשלום (סה"כ 240 יורו עבור כל ה- HANDLING כולל ההנדלינג המיוחד ל"נוסע").

שלב אחד עשר – בדיקות מטוס לפני היציאה חזרה. בשלב הזה קצת חששנו שאולי עדיף לתדלק שלא נהיה בלחץ למרות שהיו לנו 33 גלונים וגם שעה וחצי עד חיפה. כשביקשנו מהבחור של ההנדלינג להזמין דלק הוא עשה טלפון ואמר לנו שהכי מוקדם שנוכל לקבל דלק זה ב 6 בערב. אז לא חיכינו. התיישבנו במטוס ויצרנו קשר עם ה- GROUND לקבל אישור הנעה. בשלב הזה פספסתי משהו חשוב:

שלב שנים עשר – טלפון לממל"ת! אפשר לעשות בשיחת ווטסאפ. אז שכחתי מזה (ובדיקו בגלל זה הכנתי CHECK LIST שלא הוצאתי מהתיק – בפעם הבאה אעבור סעיף סעיף). ורק כשהתחלנו להסיע אחרי רכב ה FOLLOW ME יוסי נזכר שלא דיברנו עם בבל"ת. עשינו שיחה זריזה איתם (יוסי נהג ואני דיברתי) וקיבלנו את האישור מהם להמריא ולהכנס למרחב האווירי של ישראל. בדיקות מנוע בעמדה לפני המסלול, קבלת קלירנס (המראה על 22, פניה שמאלה אחרי ההמראה וטיפוס ראשוני ל 1000 רגל) התיישרות וקדימה הביתה.

שלב שלושה עשר – טיסה לחיפה. המראנו על 22 ובגובה 400 רגל אחרי קיפול גלגלים יוסי אמר "אללה שמאלה". פניתי והמשכתי טיפוס ל 1000- רגל. בהמשך נשאלתי איזה גובה אני רוצה וביקשנו FL050 ובהמשך FL060. עברנו לבקרת ניקוסיה והמשכנו בטיפוס. עבדנו גם עם ה FOREFLIGHT וגם עם ה VOR של לרנקה (קוון 155). בשלב מסוים הבקר אמר לנו ליצור קשר עם TEL AVIV בתדר 124.30 על מנת לקבל אישור בטחוני לכניסה למרחב האווירי של ישראל. עברנו. ניסינו ליצור קשר. אין תגובה. חזרנו לבקר הקודם לוודא את התדר והוא וידא איתנו שאנחנו ניסינו את התדר הנכון. ניסינו שוב והפעם ענו לנו. נתתי את הפרטים (אות קריאה, תעודת זהות וקוד פוזיטיבי) וקיבלנו אישור. חזרנו לבקר של ניקוסיה שליווה אותנו עד VELOX ועוד אחרי. בשלב מסוים (80 מייל מלרנקה ואחרי VELOX) חששתי שאולי אנחנו מחוץ לטווח הקשר ולא קיבלנו הוראה לעבור לתדר של TEL AVIV. ביצעתי בדיקת קשר מול ניקוסיה והכל היה בסדר. אחרי כמה דקות קיבלנו הוראה לעבור לתל אביב. שלום שלום. DIRECT GALIM עם הנחיה להיות ב GALIM בגובה 3000. חישבתי כמה זמן הנמכה צריך (300 רגל בדקה, הנמכה של 3000 רגל מ 6000 ל - 3000 כלומר 10 דקות) ובהתאם ביקשנו להנמיך כשהיינו 10 דקות מ GALIM. עברנו לתדר של חיפה (שלום שלום ותישארו בגובה 3000 לעם הרוח של מסלול 33). בכניסה לעם הרוח של 33 ביקשו מאיתנו לבצע המתנה כי הכניסו לפנינו טיסה של AIR HAIFA. הצטרפנו אחריהם לעם הרוח עם הנמכה תלולה ל 2000 ואז לגובה הקפה. ביקשנו (לפי הנחיית יוסי) להאריך את עם הרוח עד אחרי "דשנים" גם כדי ליצור הפרדה מ AIR HAIFA שיצר WAKE TURBULANCES שהיו מורגשים ב FINAL. נחתנו וחנינו שוב ב Y51.

שלב ארבע עשר – ביקורת דרכונים נכנסת בחיפה. התקשרנו לטרנזיט שיאסוף אותנו והוא הגיע תוך דקה. מסתבר שהוא חיכה לצוות של AIR HAIFA שנחת אבל הם עוד התעכבו אז הוא בא לאסוף אותנו קודם. יש בחיפה רק רכב אחד שעושה את ההסעות האלה והוא עושה 200 קילומטר בכל יום. הפעם ביקורת הדרכונים היתה זריזה מאוד והיינו חזרה במטוס תוך כמה דקות. בדקנו דלק וראינו שיש 20 גלון – מספיק בשביל להגיע להרצליה (או חזרה ללרנקה).

שלב חמש עשרה – הביתה להרצליה 😊. אספנו עוד נוסע מזדמן שרצה טרמפ (ככה זה בקליקה של הטייסים) ובגלל שהיינו עם 40 גלון פחות מהמקסימום – אפשר היה לטוס עם 4 נוסעים. אם היינו מתדלקים – הייתי נאלץ להשיב את פניו ריקם. צ'רלי הוטל פאפא חזר בשמחה לחניה שלו ב- E10.

כמה לקחים:

1. לנסות לתכנן עם קצת יותר ספירים בזמן. הייתי צריך לבקש נחיתה עד 10:30 ואז היינו פחות לחוצים בחיפה בהלוך
2. לקחת בחשבון שאם יש נוסעים הם עשויים לעבור בידוק בנפרד (וגם עולים יותר כסף ב HANDLING). כדאי לברר את זה מראש עם ה HANDLING בכל שדה.
3. צ'ק ליסט לכל התהליכים (כולל ממל"ת) ולהשתמש בו
4. אם צריך דלק – להחליט ולבצע מוקדם ככל שניתן כי זה לא כמו להתקשר למתדלק בהרצליה
5. ממליץ בחום לעשות טיסה בינלאומית למי שעוד לא עשה – בהקדם. זו חוויה שרק היא כשלעצמה מצדיקה את כל המאמץ וההשקעה ברישיון טיס. הבן שלי חזר ממש נפעם מכל האופרציה ומזה שהוא פתאום רואה את "מאחורי הקלעים" של עולם התעופה.
6. 4XCHP הוא חתיכת מכונה משומנת. כל הסיבוב מהרצליה ועד הרצליה רשם 4.3 שעות בהובס ופחות מ 4 שעות בטאכ. וזה כולל סיבוב בבוקר עד שפתחו את חיפה ועוד אורביט קטן בחיפה בחזור.

מי הבא בתור?