

קורס מצבי חרום SIV באולי-דניז טורקיה

מאת: אריה יעקבי

מרצה במכללה לחינוך גופני ולספורט בוינגייט, ומדריך מצנחי רחיפה

המון זמן אני הולך עם הרצון לעבור את קורס מצבי החרום. החברים שעברו קורס זה ממליצים בחום עליו והמדריכים בטח ובטח. הגעתי להחלטה שבתאריך ה-15/9/2005 אני יצא לטורקיה לעשות את הקורס עם ג'וקי סנדרס שהוא אחד מהטסים המובילים בעולם בתחום זה, ושזו השנה ה-12 שהוא מדריך את הקורס בטורקיה. רצון לחוד ומציאות לחוד. מתברר שטיסות לעיר דלמן כולן מלאות עד אפס מקום, ובין ברירה אני טס לשדה התעופה בעיר מליס שמזינה את כל הנופשים הישראליים לבודרום. טיסה קצרה של שעה וחצי, ונסיעה ארוכה של 4 שעות ואני בפאטייה. פאטייה נמצאת במרחק של חצי שעת נסיעה לעיירה אולי-דניז בו מתקיים הקורס. פאטייה היא עיר טורקית טיפוסית עם מרינה ענקית, יאכטות מדהימות ושווקים ססגוניים. לאוהבי הארכיאולוגיה יש מערות קבורה עתיקות חצובות בסלע מימי האימפריה היוונית, תיאטרון יווני ומוזיאון. וקיים גם קשר היסטורי עם המרחפים בארצנו. העיר נקראת על שם טייס חיל האוויר הטורקי שיחד עם טייס נוסף ניסו בשנת 1914 לשבור שיא מרחק בטיסה מאיסטנבול לקהיר. הטיסה צלחה להם עד לדמשק שבסוריה ומשם הם טסו דרומה מעל לכינרת אך מתחת לגובה ההרים של רמת הגולן. ההנחה היא שבזמן טיסת ההייתה רוח מזרחית "השרקייה" שיצרה רוטור. באזור קיבוץ האון התרסק מטוסם של הטורקים. לזכרם עומדת אנדרטה במקום ההתרסקות, וזו נמצאת בחלק הדרומי של שדה הנחיתה של מבוא חמה, זה השדה של כל חניכי הקורס במצנחי רחיפה נוחתים בו. הפסל של פאטייה האיש בטורקיה מרשים ומכובד ביותר, מציג את הטייס האמיץ מכנוף, חגור באקדח וחובש קסדת טיסה. אחרי הסיור בניחוח ההיסטורי בעיר המחוז, דאלמוש טורקי לתיירים מוביל אותי בכביש פתלתל לאולי-דניז העיירה. תארו לעצמכם את המחזה של יער עצי מחט שהכביש מגיח מתוכו ושם למטה במפרץ עיירה קטנטונת, מוקפת משלושת הכוונים בהרים רמים והים כחול-כחול. ומעל הים מצנחי-רחיפה לרוב, העיניים לא מצליחות לקלוט את כל היופי הזה.

הגעה למלון ההולנדי המעופף. הוא הולנדי שנשוי לאישה טורקיה יפה, וביחד הם מנהלים מלון בסגנון אמריקאי. מכיר את הצוות של ג'וקי, האחראי בעמדת ההמראה הוא איוון בחור אנגלי שגר בפקט שבתאילנד, כריס הולשי שעושה את קורס טיסות המרחק שהוא ההמשך לקורס ה-SIV, ומארי שרושמת את ההארות של ג'וקי בסירה בזמן שאנחנו מתרגלים באוויר. צוות אנגלי, מסביר פנים ועוזר.

אנחנו שבעה בכל רחבי העולם, חמישה גברים ושתי נשים, שהרוב הם אנגלים. אחד מאוסטרליה, כן-כן מאוסטרליה, שבחר לעשות את הקורס דווקא כאן, כי שמו של ג'וקי, כנראה, הולך לפניו. גברת שגרה בקזאחיסטן. בעלה סיים את הקורס בשבוע הקודם, וכעת להיות המטפלת בבתם בת החמש.

ג'וקי מסביר את תהליך הלימוד את הנהלים ובעיקר את היכולת של כל אחד מאיתנו לעשות את הביצועים שאנחנו בוחרים לעשות באותה טיסה במעטפת האפשריות הקיימות. הטיסה הראשונה כוללת את הביצועים של b-stall, big-ears, ובסוף לעשות wing overs. עולים לגיפי מעמיסים

את כל הציוד על הגג ולדרך. הדרך היא שביל כורכר שמוביל כל הדרך עמדת ההמראה בגובה של 1700 מטרים מעל פני הים, ויש את העמדה הגבוהה יותר בגובה של 1950 מטרים. מתארגנים להמראה בעמדה הזו, אני הראשון. הנפה הפוכה, סיבוב ריצה, בדיקת חופה תוך כדי... היא אחורה מדי, אני מחליט לבטל, אבל אני כבר בקצה העמדה, "שיט", קרסול שמאל מסתובבת כהוגן בין הסלעים שבקצה. כואב, אבל ההצגה חייבת להמשך, אוסף את החופה לאט, מתפס למעלה והפעם ההנפה הרבה יותר החלטית ואני באוויר. איזה יופי... הפיק הגבוהה של הבבא – דאג, זה ההר שהמראנו ממנו וההר הגבוה באזור, משמאלי. אני טס לאורך הסכין לכוון העמדה הנמוכה יותר. עצי המחט מכסים את המורדות תחת, ובמרחק נגיעה אני מזהה את פאטייה על שלל היכטות והשוק המקורה. עובר את העמדה של ה-1700 מצפון וממשיך לאורך הרכס כדי לא לחטוף את הרוטור בזמן שאני חוצה דרומה לכוון הים. אחרי כ-15 דקות של טיסה רגועה אני מעל הים. שומע את ג'וקי נותן הוראת במכשיר הקשר לזה שהמריא לפני. יש לי עוד זמן להתענג על הנוף של מפרץ הכחלחל, היאכטות והמצנחים האחרים שבאוויר. וכעת תורי, מבצע b-stall, עוזב אך החופה, וזו נשארת במצב של deep stall, תחושה לא נוחה מקננת בי, ג'וקי מרגיע בקשר. לאחר מספר שניות החופה חוזרת למצב טיסה. החופה שלי עשתה פחות ממאתיים שעות אבל היא לא מתאימה כבר לקורס זה, וככל הנראה לא מתאימה לטיסה כלל. הרגשת התסכול שלי עולה שגם בביצוע big-ears אני ניכנס שוב ל-deep stall. הבנתי שככה אי אפשר להמשיך, גם ללא דבריו של ג'וקי. נוחת בחוף מאוכזב עד מאד, עצוב כי הקרסול כואב, ועוד יותר כי אין לי חופה לעשות את הקורס. במלון ג'וקי מרגיע, ממליץ על סיבוב בין מועדוני הטאנדם בחוף למצוא שם חופה מתאימה. למזלי מצאתי חופה להשכרה מתוצרת DHV 1-2 air wave, שהיא לרמתי ומתאימה גם למשקלי. גם הקרסול זוכה לטיפול של קרח וההרגשה מתחילה להשתפר. למחרת שתי טיסות, מבצעים קריסות סימטריות וא-סימטריות. בסוף כל טיסה מבצעים wing overs, ואני חשבתי לתומי שאני עושה זאת מצוין, טעיתי! יש לי עוד המון מקום לשיפור. בכל ערב יושבים בקלאב על החוף בשם "cloud 9" ובו מקרינים את הטיסות של כל אותו יום מרגע ההמראה ועד הנחיתה ובעיקר את הביצועים באוויר, זה ממש בית ספר. החברה בקבוצתי מגדירים את הביצועים שלי באוויר הרבה יותר דראמטיים, אולי מפני שהניסיון שלהם הוא 35 שעות טיסה ושלי 400? ביום השלישי לקורס מספיקים לבצע רק טיסה אחת לפני הצהריים ואחה"צ הרוח החזקה מדיי מאלצת אותנו לרדת ברכב את ההר. גם למחרת הרוח חזקה מדי, נסענו לעמדה של ה-900 מטרים, שהיא מעל עמק הפרפרים אבל גם שם התנאים לא מתאימים. זה הזמן ללכת לים, לבריכה וסתם לקרוא ספר. כאשר כל הזמן העיניים מופנות למעלה, בתקווה לראות מישהו שמצליח להמריא, מה שעשוי לפתוח את התנאים גם לנו. ביום האחרון של הקורס מזג האוויר מאיר לנו פנים, ואנחנו מצליחים להפיק עוד שתי טיסות. כאשר הטיסה האחרונה היא בחירה חופשית של כל חניך לבצע את התרגילים מהרזומה שלמדנו. בחרתי ארבעה: צלילה ספיראלית, spin עם התאוששות רגילה, spin עם התאוששות באמצעות זיקור ו-SAT. כל התרגילים האלה הביאו אותי לאושר עיליי. התחושה שאתה שולט במצבים קיצוניים שכאלה בעצמך ובמצנח, הם הרגשת סיפוק אדירה.

החוויה של הבאת החופה למצב קיצוני של אי טיסה והיכולת להובילה להתאוששות באופן יזום, מבוקר ובשלום, זו הסיבה לעשות קורס זה. גיליתי גם שהקורס עשוי להתאים גם לטייסים די

מתחילים, למרות שניתן למצוא הבדל בין טייס מנוסה המבצע את התרגילים לבין הטייס המתחיל. חלק מחברי לקורס המשיכו לאירופה, לטיסות באלפים, חלקם המשיכו בקורס טיסות המרחק. אני חזרתי לארצנו הקטנטונת מלא סיפוק, הגשמה עצמית... וצילום בקרסול שגילה שיש לי שבר בעצם השוקית. כעט יש לי חודש נטול טיסות, ויש לי זמן לכתוב עקב הקרקוע העצמי.