

אבירי הרוח



מכל כלי הטייס, מתבלט הדאון בעובדה שאינו נזקק למנוע על מנת לטוס.. אז נכון, הוא לא יכול להמריא לבד אבל... ברגע שהוא שם למעלה, עם המזג אוויר מתאים... אפשר לשהות באוויר שעות רבות, בעצם, עד שהטיס מתעייף. שלום ענסי התלווה למסד אייל - תושב זכרון יעקב וחבר בעמותה "מרכז דאיה מגידו".

כתב וצילום: שלום ענסי

לטובתו ולא להשתמש בטכנולוגיה על מנת להתגבר על הטבע... "זה כמו ההבדל בין סירת מנוע למפרשית" אומר אייל. הרעיון של להיות קשוב כל הזמן לשינויי הסביבה ולהשתמש בהם, הופך את הספורט הזה לכל כך מעניין.

מרכז דאיה מגידו

"מרכז דאיה מגידו" הינה עמותה שלא למטרות רווח העוסקת בתעופה ספורטיבית וממוקמת במנחת מגידו שליד עפולה בעמק יזרעאל. בעמותה יש כיום כ- 80 חברים פעילים ומופעלת על ידי החברים ללא קבלת שכר. מרכז דאיה מגידו הוא המועדון הגדול בארץ בתחומו ומאוגד תחת "קלוב התעופה לישראל" אשר מהווה מסגרת לפעילויות ספורט התעופה בישראל כגון: דאיה, טיסנאות, טייס, גלישה אווירית, צניחה חופשית וכו'. פעילות המועדון מתמקדת באספקטים שונים של הדאיה בכלל זה טיסות חברים, השתתפות בתחרויות, הכשרה והדרכה, מחנות דאיה ועוד. פעילויות המועדון נעשות בסינכרון מלא מול כל רשויות התעופה והבקרה של מדינת ישראל.

התחושה במועדון מדהימה - קודם כל יש איזושהי אחוות חברים אמיתית, או יותר נכון, משפחה. כולם מכירים את כולם ומכירים את כולם והתחושה היא של שותפות אמיתית, כולם חולקים את אותו הציוד ואת אותם הכלים, ולכן כולם חשים

אחריות גדולה כלפי כל דבר ודבר. למועדון יש 10 דאונים משותפים, 10 דאונים פרטיים (חבר או מספר חברים אשר רוכשים בידה דאון), ושני גוררים, שהם בעצם המטוסים שתפקידם לגרו



מסד ואני לפני ההמראה

כאדם שמתנייע עם אופנוע במהלך ה-17 שנים האחרונות, הדבר היחיד שמפריע ופוגם לי בחוויית הרכיבה, בחיבור שלי אל הסביבה הינו רעש המנוע שבעצם מבודד אותך מן הטבע ומקטין את היכולת להרגיש באמת את מה שקורה שם מסביב. לכן חוויה של טיסה ללא מנוע סקרנה אותי במיוחד



בתדריך הבוקר

יש איזושהי אחוות חברים אמיתית, או יותר נכון, משפחה. כולם מכירים את כולם והתחושה היא של שותפות אמיתית, כולם חולקים את אותו הציוד ואת אותם הכלים, ולכן כולם חשים אחריות גדולה כלפי כל דבר ודבר. למועדון יש 10 דאונים משותפים, 10 דאונים פרטיים

דאונים שהם מין "צעצוע" ליד כלי הטייס הכבדים והמאובזרים שקיימים היום, הוא הסביר לי שהאתגר הגדול ביותר בדאון הוא למעשה היכולת שמפתח הטייס לנצל את כוחות הטבע

אחד הדברים היותר מדהימים שהצליח האדם להמציא בהיסטוריה האנושית, אחרי הסושי, זה היכולת לנצח את חוקי כוח המשיכה. היכולת להתנתק מהקרקע ליותר מכמה שניות... לעוף באוויר, לחצות יבשות במספר שעות, להקיף את העולם, הפכה את הכוכב שלנו לכפר קטן (לאנשים עם אמצעים כלכליים בלבד...).

כיום ישנם גם דאונים עם מנוע אשר מאפשר להם המראה ללא מטוס גורר, ולאחר צבירת גובה, מדוממים מנוע ומתחילים לדאות. (אולם משמעות הדבר היא תוספת משקל לדאון...)

כאשר אלי, חוץ מטיסות רבות במטוסי נוסעים כבדי משקל ברחבי העולם, לא התנסיתי מעולם בטיסה מכל סוג אחר, מה שהפך את החוויה הזו ליוצאת דופן ומרגשת במיוחד.

כאדם שמתנייע עם אופנוע במהלך ה-17 שנים האחרונות, הדבר היחיד שמפריע ופוגם לי בחוויית הרכיבה, בחיבור שלי אל הסביבה הינו רעש המנוע שבעצם מבודד אותך מן הטבע ומקטין את היכולת להרגיש באמת את מה שקורה שם מסביב. לכן חוויה של טיסה ללא מנוע סקרנה אותי במיוחד.

הגעתי למרכז דאיה מגידו כשעה לפני הזמן, ליתר ביטחון, שלא אפספס חלילה את הטיסה... שם פגשתי את מסד אייל אשר הדריך אותי לאורך כל הביקור והיה גם זה שהטיס אותי בדאון. מסד חי

ונגשם טיסה. כשנכנס לעולם הדאונים לפני 7 שנים הוא כבר היה לאחר שירות ארוך בטייסת פאנטום בחיל האוויר... כשניסיתי להבין ממנו מה מושך טיס כה מנוסה להיכנס לעולם של

שאינן שימוש במנוע או במכשירים חשמליים, וכל כולו בנוי על טהרת המכניקה הפשוטה, הסיכוי לתקלות הוא אפסי. טיסות מעטות מסתיימות בנחיתה "חוזי", שקורות במקרה והטייס גלש מטרמיקה אחת לחיפוש כושל אחר טרמיקה נוספת, במידה ולא הספיק הטייס להגיע בזמן לטרמיקה אחרת הוא גולש לכיוון שטח מישורי כגון שדה קצור, מבצע נחיתה בשטח וזמין בקשר חלוץ. עם קצת ניסיון, נחיתה כזו היא אינה מסוכנת, והדאון, אשר בנוי מחומרים מרוכבים בעלי גמישות וחוזק מתוכנן לכך ויודע איך לספוג את הנחיתה בשלום.



אז איך זה עובד?
 הכל מתחיל וניגמר בטרמיקות. בכלל, אם אתה בסביבה של טייסי דאונים ואתה רוצה להשתלב, רצוי שתשתמש במילה טרמיקה לפחות פעם או פעמיים בדקה. טרמיקה היא תופעת טבע שקוראת כל יום כל היום בכל מקום, כשהשמש מחממת את האדמה בהפרישי טמפרטורה שונים. מקומות כהים מתחממים יותר והמולקולות של האוויר שקרובות לאדמה מתחילות גם הן להתחמם. לאט לאט נוצרת בוועה של אוויר חם שגדלה ונשפכת לצדדים עד שהיא מתחילה להתרומם לגובה ולהתנתק מהקרקע. פתאום תרגיש משב רוח צונן של אוויר שזורם למקום שהבוועה היתה בו, מפני שהיא כבר לא יכולה לשבת על הקרקע והיא צפה למעלה במהירות. כל הרעיון הוא שהדאון יטוס בסיבובים כדי להישאר במרכז הבוועה. הדאון שוקע בקצב של כ-1 מטר לשניה אך הוא יטפס כלפי מעלה כל עוד הוא נמצא בתוך אוויר שעולה מהר יותר מקצב שקיעתו.

אתר אינטרנט של מועדון הדאיה במגידו:
www.megido-gliding.org.il

אותנו. ומתרגש מהמצב. לאחר מספר דקות של טיפוס, מסד מודיע בקשר על ניתוק, מושך את הידית של ניתוק הכבל, ופונה ימינה כתיאום מוחלט עם הגורר שחותך שמאלה. זהו, אנחנו למעלה נתונים לכוחות הטבע, מסד מתחיל בחיפוש מתמיד אחרי טרמיקות אשר יימשך לאורך כל 40 הדקות שהיינו באוויר. הנוף של כביש הסרגל למעלה, תל מגידו, אום אל פאחם בהמשך וכל השדות והשבילים הפרושים מתחתינו עוצר נשימה. מסד מתעניין במצבי כל כמה דקות תוך כדי הסברים על הנוף הנשקף למטה ושמידה על קשר מתמיד עם מרכז הבקרה של המועדון. אנחנו נכנסים אל בוועת הטרמיקה הראשונה שמעלה ומגביהה אותנו בקצב טיפוס מהיר של 2 מטרים בשניה, תוך כדי סיבובים חדים לגובה של למעלה מ-4000 רגל, מעט מעלינו יש ענן - מה שאומר שהגענו לקצה הטיפוס ועלינו לפרוש בגלישה ישירה ומהירה (100-150 קמ"ש) לכיוון טרמיקה נוספת. זה כל הרעיון... מעבר מתמיד מטרמיקה לטרמיקה.

השיטה הקלה והנפוצה ביותר לזיהוי טרמיקה הוא על ידי חיפוש של ענן צעיר מעלינו שמצביע על זרימה של אוויר חם ולח כלפי מעלה בדרך להתעבות.

ההגה בידי

במהלך המעבר לטרמיקה הבאה משאיר לי מסד את ההגאים ומסביר לי לאיזה ענן פנינו מועדות אני מחזיק בהגאים, בודק קצת ימינה קצת שמאלה כדי להאמין שאני הטייס... מסד עוזר לי להשתכנע כשהוא מראה לי את שתי ידיו מורמות באוויר. לא יאומן. איזה שקט מטורף איזה תענוג. אנחנו נמצאים כרגע על דאון ששוקל בערך 390 ק"ג פלוס ציוד, טייס ראשי וטייס מישנה ששוקל 90 קילו (של שרירים בלבד...), מביא אותנו בחישוב קל למשקל של מעל חצי טון - ואנחנו מטפסים לגובה ללא שום עזרת מנוע חיצוני, מדהים. עוד טרמיקה ועוד טרמיקה. ואנחנו פונים לכיוון המנחת. 40 דקות שנראו כמו רגע חולף. ואנחנו מבצעים נחיתה מושלמת... (נתתי למסד לבצע את הנחיתה בעצמו... ליתר ביטחון).

תמונת ארכיון: ממתנים לחילוף לאחר נחיתה חוזי



בחברי המועדון ומפנה את תשומת ליבנו לפנציר בגלגל הקדמי של הדאון... ניסיון כושל לנפח את הגלגל מוביל למסקנה שיש להחליף גלגל. יצאנו מן הדאון. כל המשפחה נרתמת למשימה של תיקון הגלגל, כולם מנסים לעזור ולפתור את הבעיה כמה שיותר מהר כדי לנצל את הזמן לדאיה...

ממריאים

בינתיים הוחלט לעבור לדאון אחר כדי לא לבזבז זמן. שוב התמקמות, תדריך והסברים, החופה נסגרת והפעם זה באמת קורה המטוס הגורר מתחיל למשוך אותנו, והרכבה לפני שהוא ניתק מהקרקע אנחנו כבר באוויר, שומרים על גובה נמוך ומחכים שהגורר ימריא גם הוא, לאורך כל שלב הגרירה תפקידינו הוא לשמור על הנתיב של הגורר, להיות מאחוריו אבל לא נמוך מידי על מנת לא להיקלע אל הזרם החם והמסוכן שמונע המטוס פולט מלפנים. כך אנחנו ממשיכים לטפס, אני נדהם מהנוף תחתי ומהמראה של המטוס מלפני אשר מושך

