

## לטוס עם נשרים באלסקה – פרק רביעי ימים חמישי ושישי במסע

יום שתחילתו התנעה ידנית תחת הרעשת יתושים וסופו מעיינות חמים בלווית יפניות, ויום שתחילתו <sup>1</sup>NOE וסופו לינה בשטח במינצ'ומינה...<sup>2</sup>.

מפת ימים רביעי (סופר בפרק הקודם), חמישי, ושישי במסע (יום א', ב' וג' בלוח המצוי)



נפרדנו מהקאבין של פיבין כשאנחנו משאירים אותו מצוחצח כשהיה וניצלנו את הבוקר האביבי לתרגול התנעה ידנית של המטוסים תוך שאנחנו נתונים למתקפת יתושים כבדה (התמונות צורפו לפרק הקודם, השלישי).

הגעתי לקאב ה"מוזנח" (נאגט שמו) וידעתי שזה יקרה. כבר כשהנחתי בו את השק"ש<sup>3</sup> הוא קיטר על כך שביכרתי את הגזעים החטובים של הקאבין על פינותיו המחודדות. בתרגול ההתנעה הידנית הוא השתעל ב"בק פייר" שאמר בקצרה, "יא חתיכת בוגד, נואף קשיש, בגלל שלושה

<sup>1</sup> Nape of The EARTH – NOE ליחוך האדמה. כינוי לטיסה נמוכה מאוד עוקבת קרקע שבה המסוק כאילו מלחך את הקרקע.

<sup>2</sup> פאראפרזה על "ביאטריצה" - או מעשה שתחילתו חמור וסופו ארי דורס" ספרו הענק של נחום גוטמן.

<sup>3</sup> שק"ש – כינוי לשק שינה בעגת הנוער...

ברחשים ושני יתושים אתה זונח אהבת אמת", והניע רק בניסיון השני (גם זה יפה). בניסיון לנחמו הרי בכל מהלך היום המאוד ארוך שבא עלינו לא שכחתי להוריד/להרים מדפים (כולל למצב מלא בנחיתה), דיללתי בעדינות וללא הפסקה ולא נתתי לצריכת הדלק לעבור את ה-7.5 גלון לשעה, העברתי אוויר חם לרדיאטור בכל חשש קל לבעיה ועוד כהנה וכהנה.

שוב טסתי עם גי. אחרי הופעתו המרשימה בליל אמש וחשיפת כשרון השירה והחריזה המדהימים, השיחה עוד יותר קלחה, אבל אחזור לטיסות. בשלב הראשון ניסינו להקיף את ההר הגדול ממזרח ואח"כ מצפון, אבל ההתמודדות עם הזרמים היורדים לא כל כך צלחה בידנו. יורם ויואב במטוס אחד וצביקה במטוס שני הצליחו לתפוס איזה זרם עולה ותוך מספר דקות הם פתחו עלינו הפרש גובה של כ-3.000 רגל וכמעט נעלמו לנו רחוק בשמים. אחרי הכישלון בניסיון השישי החלטנו לשוב על עקבותינו במסלול דומה לזה שהגענו לטובת תדלוק נוסף בגולקונה (שגם היה שיקול בבחירת המסלול והויתור על הקפת ההר בדרך שונה, משום שבין גולקונה לפירבנק אין תחנות דלק מוכרות). חזרנו למרכז העופרת ולקפה של חדר המנוחה לטייסים. הליקופטר עם אנשי המשמר הלאומי שנחת גם הוא לתדלק הצליח להוציא את צביקה משתיקתו המתמשכת.

**היציאה מפייגין והניסיון לחצות את ההרים.**

**שימו לב להפרש הגובה שנפער בין המטוסים כתוצאה מזרמי האוויר העולים/יורדים**

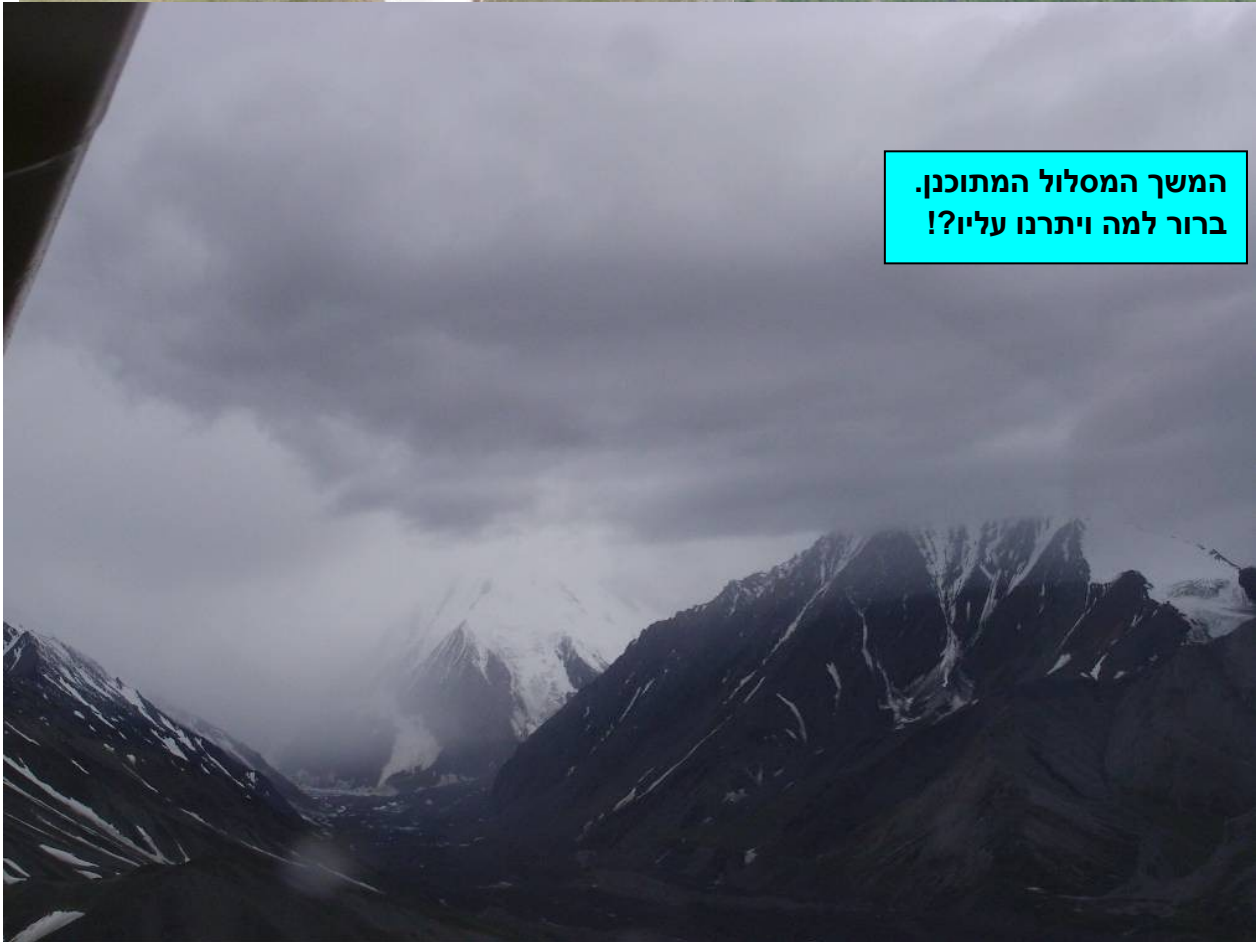








**המשך המסלול המתוכנן.  
ברור למה ויתרנו עליו?!**



שוב מתודלקים, שתויים ואכולים המשכנו במסלול הארוך מגולקונה לפירבנקס, העיר הצפונית הראשית באלסקה. לעיר שדה בינלאומי מפואר הנמצא ממש בתוך העיר, כך שניתן היה לנצל את החנייה למילוי מאגרי המזון.

**על ה"בלגן" בנחיתה הראשונה בבינ"ל של פיירבנקס:**

מאחר וההצטרפות להקפה והנחיתה הראשונה בשדה עצום זה (השני בגודלו, כמדומני, באלסקה), הייתה קצת מבורדקת ונבעה בראש וראשונה מאי הבנה בין המוביל (גיי ועבדכם, אם הספקתם לשכוח) והצוות, מן הראוי להקדיש לה כמה מילים (כרגיל, אני האשם העיקרי...).

בהתאם למסורת שהתפתחה לה במשך ימי הטיסה הקודמים ובאימונים בווסילה, IAF1 הצטרפו לנחיתה בשדה תעופה במבנה מכונס ולכן לקראת ההגעה לפיירבנקס, המבנה, בהנחייתו של גיי התארגן למבנה כזה. לא היה ממש תדריך מסודר (מה שכרגיל הפריע מאוד ליושב במושב הקדמי של גיי...), למעט בקשת המוביל להיכנס למבנה יהלום מסורתי; קרוב (צפוף) כרגיל. הצוות התכנס למרחקים המוכרים לו (מעברו כלוחם) ולקראת פיירבנקס הצטופף עוד יותר ע"מ שהרושם מה-IAF1 יהיה בהתאם.<sup>4</sup> עם ההגעה לצלע מתה או ליתר דיוק, לפיינל, לא ברור היה למוביל (גיי) (כנראה) איך מסיימים את המבנה. חלף זמן מה מאז הוא ביצע לאחרונה "שבירה לעם הרוח" כאשר הפנימי שובר ומושך ראשון וכך הלאה כל בני המבנה. אז, באופן בלתי צפוי, הטייס שלו פשוט סגר מנוע והוריד מדפים והופ... כל המבנה עלה על המוביל וע"מ למנוע תצוגה לא הולמת למבנה מכובד זה, התפזרו כולם לכל רוחות השמיים. הצוות יילל בקשר בעברית, הבהיר את המצב ושוב כל המבנה, הפעם בשורה עורפית מסודרת, בע"ה, ניגש לנחיתה מסודרת. כאמור בסעיף בהמשך, "אמנות הביקורת החיובית האמריקאית", באמריקאית אין לומר "הובלה לא נאותה" או "שזו בכלל לא הייתה הובלה", אז התקשקשנו קצת על הקרקע עד שברור היה לכולם שבפעם הבאה יש לתדרך היטב איך נכנסים למבנה וגם איך מפרקים אותו. ואכן, המבנה הבא, גם הוא בפיירבנקס, נראה בסדר גודל יותר טוב...<sup>5</sup>

כך נראה  
המבנה שלנו מן  
בקרקע כפי  
שצולם ע"י  
אחד האנשים  
בקרקע  
באיליאמנה,  
מספר ימים  
מאוחר יותר  
ונשלח לארץ.  
למרות שלא  
שייך לעניינינו  
כאן, צרפתי  
שתראו שזה  
נראה מרשים  
מן  
הקרקע..מבנה  
יפה...



מתחת למגדל, ליד תחנת התדלוק, ממוקם חדר מפואר למדי למנוחה לטייסים. שלושת הימים בשטח ללא רחצה מסודרת גרמו לכמה מהחברים לנצל עד תום את המקלחת המהודרת שבמקום, ניצול שיסתבר בהמשך כמיותר...גיי ומספר חברים יצאו לקניות בעיר הגדולה וחזרו עם כל טוב הארץ.

<sup>4</sup> כל חיי אני טס בכיף למען ובשביל עצמי. מאחר ומעולם לא הייתי טייס של הופעות, מפגנים ותצוגות מרשימות עד למסענו זה, לא הייתי מודע לצורך בתכנון הרשמת הצופים. זו עוד נקודה חשובה שלמדתי במהלך המסע...  
<sup>5</sup> מי אמר שלא לומדים מטעויות גם "באמריקאית"?... בהחלט היה לנו ממה ללמוד.



נושא השתייה החריפה באלסקה קצת מסובך (כנראה בגלל התמכרות של חלק ניכר מן הילידים, האינדיאנים והאסקימוסים) כך שהמדינה מחולקת לנפות שחלקן הוגדרו כ"אזורים יבשים", כלומר אזורים שאסורים במכירת משקאות חריפים (כמו בתקופת היובש בארה"ב בשנות העשרים<sup>6</sup>). העיר הגדולה פיירבנקס אינה "יבשה" אבל בהמשך כשהגענו לחניות במקומות לא ידועים היינו משמידים ראיות מפלילות משום שלא ידענו באיזו נפה אנחנו נמצאים... ולמה ציינתי זאת, משום ש"כל טוב הארץ" הנזכר לעיל הכיל גם מגוון יינות וויסקיים מן המשובחים שיש...

גישה לפיירבנקס



פיירבנקס – הבינלאומי. שימו לב למוני הכחול לבן בתמונה למטה...(ממש כמו שלי בהרצליה..)



<sup>6</sup> ב-16 לינואר 1920 נכנס לתוקפו החוק האוסר ייצור ומכירת אלכוהול בארה"ב. התקופה ידועה כ"תקופת היובש".

כשחזרו גייי והחברים ממסע הקניות וגייי ראה את המקולחים, מגולחים ומסורקים הוא הבין שאנחנו בשלים ללינה במקום מסודר. בבדיקה אצל חבר שלו צפונית מערבית לפיירבנקס, (על שפת נהר היוקון הגדול), גילה שכל הלודגיים תפוסים והחלטנו לטוס למעיינות החמים של צ'ינה. למעשה זו הנקודה הכי צפונית שהיינו במסענו. לאחר כ-40 דקות טיסה כשאנחנו עוקפים מטווחים של חא"א ומעפילים בהרים נגלה מתחתינו באמצע הירוק שדה שעד שאתה לא טס ממש מעליו אינך רואה אותו. בין ההרים מקננת (באנגלית Nested נשמע יותר פיוטי..). עיירת נופש. זוכרים שבפרק ראשון ציינתי את חשיבות ההחלקה וההזנחה לה היא זוכה בלימודי הטיס בגלל אמנות עממיות במטוסי ה"ססנה", אז עכשיו באה לידי מימוש מלוא היכולת להחליק. שתי שניות ל"וואי וואלה" כשגיליתי את הרצועה הצרה וגייי אמר "נחת!". כשאני בתחילת הפינל, גישה נורמאלית תושיב אותי על ההר מצד אחד, או שאגיע לשליש המסלול מצד שני, אז לא הייתה לי ברירה, רגל עד הסוף ומאזנת עד הסוף בכיוון ההפוך, מדפים מלא למטה, מנוע לסרק, אוויר חם למאייד והקאב הופך להליקופטר מושלם (רק בלי האבק שזה האחרון עושה). שיעור הנמכה של כ-1700 רגל לדקה, רוח קלה ונגעתי בדיוק בנקודת המכוון (השאלה איך מודדים דיוק) פיניתי בזריזות שמאלה לפנות מקום לטור שאחרי לחנייה שהסתברה כמגרש הפריקה והטעינה של משאיות הציוד. שופר בהמשך. מקום יפיפה, מטופח בצורה קיצונית, שופע אורחים (הרבה מהם עם בתים ממונעים, RV's, ורבים שהגיעו במסוקי נוסעים).

### המעיינות החמים של צ'ינה. חונים בצד הנכון.







את יתרת הערב בילינו במעיינות החמים בהרפיית גופנו הדואב ממיטות העץ. חלק מאיתנו גם סעד ליבו במסעדת היוקרה (כלומר יקרה מאוד..) שבמקום, ובשעת לילה מאוחרת בטוב ליבנו ביין שקענו בינות הכריות והשמיכות בחדרנו במקום. לכשהשכמתי (כלומר יצאתי לעשן את סיגרית הבוקר) ישב ענן כבד על המנחת ולמען האמת קשה לומר שנחמץ ליבי מכך ולא הייתי מתנגד לעוד איזה לילה במקום קסום (ו"המוני", יחסית למקומות האחרים שהיינו) זה.



**המעיינות החמים של צ'ינה.**



המשך מסלול הטיסה מערבה לתדלוק נוסף בפיירבנקס צפן לנו הפתעות נוספות ונושא לויכוחים קשים בהמשך, אבל גם להבנת הנושא וגם מטעמי עניין אני חייב עוד כמה מילים על שתי פגישות



מרתקות שהיו לנו בבוקר, בשלב שחיכינו בסבלנות עד שהעננים המכתרים את העמק יתרוממו ל-500 רגל מעפ"ש.

הראשונה עם בעל המקום. לו פגשתיו בנסיבות אחרות הייתי אומר שהוא ברח מאיזה מוסד. האיש חולם, מפוצץ בתלונות על המימשל (שלא נותן לו למכור חלב וגבינות אורגניות מייצור החווה החקלאית שלו, בגלל שהוא מוגדר כתיירן, מפריע לו בפיתוח האזור ובארגון טיולים מרתקים באזור ועוד ועוד) ומלא תוכניות כרימון. יש לו עוד מספר אתרים כגון זה, כמובן שהיה פעם בעל מספר מטוסים וכולם נשברו באיזה שלב כשהוא הגיע לשדה בו היינו בגלל משבי רוח לא צפויים, החלקה לא מושלמת ומזל רע...מרתק.

לאחר מכן פגשתי טייס הליקופטר בן המקום ששליטתו בנעשה בישראל הפתיעה אותי (פעם נוספת). כשהתעניינתי לדעתו על מזג האוויר העכשווי ועל הסיכוי להגיע לפיירבנקס ומשם מערבה הוא גיחך. "הצחקתני" אמר בלשון המקום. "תמריאו בכיוון הנחיתה (במורד המסלול), תעברו ברווח שבין ההרים ואז תגלו את הכביש הראשי לפיירבנקס. עליו אתם יכולים להנמיך כאוות נפשכם כי אין מעליו חוטי חשמל. במקרה הכי קריטי תעשו NOE על הכביש ותיזהרו מהבתים המתנועעים (RV's) כי יש להם לפעמים אנטנות גבוהות. אם הראות יורדת עוד יותר שגם NOE בגובה של 5 רגל אי אפשר לעשות, תנחתו בצדי הכביש, אין יום שמישהו לא מנצל את האופציה הזו....".

עם תדריך כזה כבר לא דאגתי יותר ולא הבנתי את הויכוחים בהמשך. ראובן וגיי הובילו ואחרי שעברנו ברווח בין ההרים באמת היה לנו קשר עין רצוף עם הכביש, אבל המצב הלך ונעשה רע. היו שחשבו שיש לחזור (אוף, היפניות במעיינות החמים והכרטיס הנוסף שלא ניצלנו...) והיו שחשבו שאפשר להמשיך. חצי שעה של התהפכויות בטן בצוות אבל היגענו בשלום לפיירבנקס ושוב זרחה השמש. טסתי כשירם במושב הקדמי. לדעתי הוא לא התעורר בשלב זה של הטיסה משום שמרגע ההמראה ועד לנחיתה בשדה הענק הוא שתק. מאוד שמחתי שסוף סוף יוצא לי לטוס איתו שיראה איך השתפרתי מאז שטסתי בסוואגי שלו, אבל ישבתי מאחור ולא ניתנה לי ההזדמנות ויום אחרי זה הצלחתי לקלקל הכול...



**עזיבת צ'ינה. בסיס ענן קצת נמוך ומבלבל, אבל קשר עין עם הכביש...**

עזיבת צ'ינה. יורם שומר קשר עין עם המוביל..



עם כביש כזה מימיננו, ללא עמודי חשמל, מה יוש לי לדאוב...



בכל מקרה, אם יהיה צורך אפשר לבוא אליהם לביקור





**פיירבנקס פעם שנייה. הפעם לתדלוק בלבד. (וגם נחיתה במבנה מסודר ומאורגן).**  
**(צילום לדוגמא בעמ' 5)**



**מפיירבנקס** טסנו לכיוון דרום מערב בשטח פתוח (יחסית) במבנה לחיפוש דובים (קו ישר, חצי מייל בין כל מטוס). כמוכן שאי אפשר להחמיץ הזדמנות כזו לטוס במבנה הדוק, יהלום, בתוך הבוקס או מחוץ לבוקס (ראה פרק קודם על החיות...). טיסה של שעתיים וחצי עם נהרות, ערבות, הרבה מוסים ופה ושם דובים. ואז, לחופו של אגם (התרחבות של נהר) ששלושתם (הנהר, האגם והכפר) נקראים בשם המדליק **מינצ'ומינה** משתרע סטריפ יפיפה (חצץ כבוש). "חתיכת עוגה" כמאמר בני המקום. הנחיתה פשוטה, ההסעה דווקא קשה כי אנחנו יורדים לצידי המסלול לחניית לילה. במהלך שהותנו שם נחת והמריא מטוס דו-מנועי על הרצועה הזו וממש הרגשתי נעלב, על המקום הפשוט הזה בזבזנו נחיתה?! (ככה זה כשמאבדים פרופורציות וציינה נהיית "המונית" ו-6 אנשים זה כבר "עדר").



המשקאות והארוחה הטובה ("מכל טוב הארץ", כזכור), וכמוכן העדרם של היתושים במקום זה שיפרו את מצב הרוח. אחרי שיואב ניסה קצת כוחו בדיג (כלומר הלך וחזר עם החכות) חזר ג'יי להופעותיו המרשימות. עם קצת וודקה הביצועים שלו כארטיסט שקספירי משתפרים. זכינו גם לשמוע על השנה שהוא הסתובב כנווד אחרי שהשתחרר מתפקידו כטייס בחא"א (מדריך במטוסי קרב). מרתק ומעניין. **במסגרת השאלה שהעליתי בפרק הראשון "למה זכיתי במסע הזה?!", הרי מופיע גם העניין של במה זכינו שמצאנו את ג'יי, כמארגן, כדואג לציוד וכמקים קמפינג, כמדריך טיסה עתיר ניסין ורב הבנה (כבר כתבתי את זה אבל בערב לפני השינה זה חוזר), כבן אדם נהדר ומקסים. אם הייתי צריך הוכחה שצחוק מתגלגל ואמיתי זה המורה, המדריך והמגשר הכי טוב בעולם, הרי ג'יי הוא הדוגמא.**

ואם כבר נסחפתי אז עוד נקודה מהרהורי הלילה על סגנון הביקורת והדרכה האמריקאים:

### **אמנות הביקורת החיובית האמריקאית**

עד שאתה לא לומד בארה"ב, או עובד שם, אתה לא תופס את שיטת הביקורת האמריקאית. בהתחלה אתה די נדהם. המצב מחרף אחרי שבארץ אתה מתרגל לביקורת קטלנית גם על דברים פעוטים כביכול.

**לדוגמא**, (אין קשר למציאות) טסתי צ'יק אאוט בארה"ב (לפני בערך 30 שנה), המדריך אמר "גוד ג'וב!", אני מבסוט (בארץ מעולם לא הוחמאתי כך). המדריך הוסיף מספר הערות פה ושם ושככה לא טסים אצלם, ובעצם אני סכנה לביטחון האומה, אבל "גוד ג'וב".

הגעתי ללימודים בארה"ב. עשיתי בחינה בע"פ. הבוחן מתלהב, "סופר", "גריאת". אני מבסוט, מגיע עליז וצוהל ללוח התוצאות, 85. מה "סופר"? איפה "גריאת"?! טיסה באוויר, בחינת



שליש, אני מוציא את נשמת, והמדריך מרגיש זאת היטב. נוחתים. המדריך בחיך מודיע לי, "אקסלנט" (ידעתי, אני לעצמי), "וונדרפול", (הרגשתי שהרשמתי אותו בשיקולי הדלק..), "אקספשוונל", "אאוט סטנדינג". אחרי שעה הציון – 87.25. מעולם בארצנו הקטנה לא שמעתי מבוחן שלי "מצוין, נפלא, יוצא מן הכלל, חריג", ואם כבר, אז אמרו לי שגיליתי ידע סביר, שליטה נאותה בחומר וקיבלתי 95, ופה?!

ריכזתי לטובת הקוראים את צרור המילים שמופיע לי על דפיות הטיסה מלפני 30 שנה למען התמונה. עם הידע המוקדם הזה הגעתי לאלסקה.

טיסת הדרכה ראשונה טסתי עם גיי ואחרי זה שתי טיסות עם מרטין (המוזכר בפרק ראשון). לו האמנתי להם הייתי כבר חושב שאני לפחות יורם. "שליטה מדהימה במטוס, תכנון נחיתה דיוק יותר טוב מכולם" (מה הפלא, אפילו עם המוני לקחתי אליפות...), ולקינח, "תענוג וכבוד לטוס איתך". כמעט האמנתי, אבל יש גבול לתמימות. כזכור לכם טסתי עם מדריך במטוסי הפרטי 4 ימים לפני שיצאנו. "אתה בסדר", סגר המדריך את הטיסה, "לא מגביל אותך משהו מיוחד ואתה חופשי לטוס ביום ובליל (ובערפל), אבל תדע לך שיש מקום לשיפור". כבר שנים לא קיבלתי כזו מחמאה בעברית.

אז אם שאלתם למה כל כך נעים וכיף היה לי לטוס עם גיי, הרי לכם התשובה. גם ששכחתי להעביר מיכלי דלק והמנוע נחנק הוא שיבח אותי על ההיחלצות המהירה ועל העברת המיכלים הזריזה ואף לא מילה שאני דביל מדופלם וראשי מלא קש (מה שלשם שינוי היה נכון במקרה זה). סוף הערה.

**Big, Enormous, excellent, exceptional, gorgeous, marvelous, numerous, powerful, superb, (super), super job, strong, terrific, tremendous, wonderful,**

והכל בעצם זה: עצום, מקסים, מצוין, נהדר, גדול, נדיר, מיוחד, יוצא מהכלל, או בעברית תעופתית מצויה – **פשוט לא רע.**







**סכום עד כאן :** תם למעשה הפרק הרביעי. גדוש תמונות ונופים יפים, שני מקומות מאוישים והמון טבע. למרות היופי האדיר שבמרחבים הירוקים מחד, והאי שקט הבסיסי שתוקף אותי בטיסה צמודה להרים המתמרים לקילומטרים רבים ללא יכולת לפתוח מבער ולטפס מעליהם, אני, חד משמעית, מבכר את הקרחונים, ההרים המושלגים והוד הבריאה של ההרים השחורים. במינציומינה נמנו את ליל שני בשבוע ואגרנו כוחות ליום הטיסה הארוך ביותר שהיה לנו במסע.

**יזר ניני**