

19/08/2012
א' אלול תשע"ב

לטוס עם נשרים באלסקה – פרק שביעי ואחרון הערב האחרון במסע ויום הטיסות האחרון (ערב ה' ויום ו' בלוח המצוי)

הקדמה ומחשבות לפרק האחרון:

הערב האחרון ויום הטיסות שאחריו היו מייצג אופייני למסע, ללא אירועים תעופתיים. פה ושם "כמעטים", אבל יחסית ל"כמעטים" הקודמים, זניחים.



ארוחה טובה וחגיגית (שוב איינשטיין עם היחסות), המראה מהרחוב הצדדי העולה אל הלודג' שהתארחנו, ביקור של קאב מיוחד במקום ההתכנסות, החלפת גלגל ומעל לכל טיסה בתוך קניון מדהים ביופיו (כבר שני פרקים התאפקתי מהמילה הכול כך בנאלית הזו), נחיתה בבביני"ל של אנקוראג' וטיסת מבנה חזרה לאגם הזאב אשר בווסילה כששני ה"לא מקצוענים", ראובן ועבדכם, סוליסטים במבנה. מה עוד צריך?! אבל תחושת הסוף, החלום האדיר הזה שעומד להסתיים, ריחפה על כולנו.

מחשבות על הכתיבה: רוב הנקודות שמופיעות ברשימות המסע (8 רשימות, תקציר + 7 פרקים) נכתבו בזמן אמיתי. לתומי חשבתי שלהמיר אותן לרשימה הניתנת לקריאה קלה ע"י חוג הקוראים שלי (בעיקר קוראיי באתר אגודת התעופה ובפורום תעופה קלה של תפוז), יהיה "פיס אוף קייק" (לפחות כמו לנחות עם הפייפר קאב על רצועת חוף אלכסונית שגזעי עצים שרידי הגאות מעטרים ומקשטים אותה מכל עבר). לא כך היה. המשפטים הסתבכו ורבו, התמונות הסתכסכו נדחקו ונכנסו למאבקי כבוד ואגו, והערות הקוראים לתקציר ולפרק הראשון היו בונות, אבל שינו את הכתיבה. לדוגמא, "ההערות שלך בתחתית העמוד מתישות, מעייפות ומעצבנות...", "מחד גיסא, ואילו מאידך גיסא, "ההערות שלך בתחתית העמוד ממש שמן ופלפל לסלט (המשובח), ומעלות חיוך על שפתותיי בלי הרף". וזו הרי תכליתי עלי אדמות.

לא רציתי לכתוב תיאורי טבע ונוף וגם לא מדריך למטייל באלסקה. רציתי לשתף את הקוראים, ואת שותפיי הנהדרים למסע זה בחוויות הטיסה בצוותא במקומות

מופלאים, על רקע נופים מקסימים ומיוחדים. לולא היה כל המסע הזה מוטס לא הייתם זוכים לקרוא אותו. הנקודה העיקרית היא האתגר התעופתי, קבלת האחריות ולקיחתה, ניתוחי הסיכונים והבטיחות, והביחד של טייסים עם רקע תעופתי שונה שמתאחדים למען מטרה משותפת מוגדרת היטב.

נתקפתי בולמוס של כתיבה. לפני שהזיכרונות (מעבר לנקודות שרשמתי) יפוגו. מין ניסיון לקבע את הרגעים הקסומים והמופלאים שחווינו, כמו שיואב כתב בשירו המקסים בקאבין בפיביין "אנשים מופלאים במכוונות מעופפות".

כבר כתבתי על ניתוח הסיכונים (ועוד אפרט על כך במספר משפטים בסוף הפרק). גם על פאניקת גלגל הזנב המיותרת וכמה הוא כיפי ונעים ומה שיווק טוב עושה למטוסים פחות טובים. וכמובן אי אפשר שלא להתייחס לראש לשועלים או זנב לאריות¹ (נשרים במקרה שלנו).

הערב האחרון:

הדייגים שבו לבקתה בידיים ריקות, (תמונות בפרק הקודם), והתארגנו לארוחת ערב "חגיגת" של כל דיירי הלודג' לרבות משפחתו של ג'רי בעל המקום. ג'רי בפני עצמו טיפוס מרתק, בעל שלושה מטוסים, אחד מהם שחונה באגם ליד הבית (מתחת למרפסת) עם מצופים. ספר האורחים שלו מרשים וכשראיתי בין האורחים את תמונתו של צ'אק ייגר², המפורסם ביותר בין טייסי הניסוי ושובר מהירות הקול ממש התרגשתי (מאחר וכבר 4 פרקים לא הזכרתי את היותי באדוארס אני מוצא לנחוץ לציין שייגר היה אחד משני אורחי הכבוד שלנו בסיום ביה"ס ביוני 81...). ג'רי מלא סיפורים כרימון ואחד הקירות בסלון ביתו עמוס בכ-30 רובי ציד (הוא משכיר ציוד ומדריך ציד ודיג במקום). בנוסף לנו נטלה חלק בארוחה גם רעייתו היפה שהכינה את הסעודה (הערה אולי שוביניסטית קצת, אבל היא הייתה האישה הכי רזה שפגשנו באלסקה. על הגברים לא ציינתי כלום, אבל מה לעשות, זו עובדה, הנשים באלסקה בריאות מראה ויפות משקל ואילו הגברים עם נטיות אנורקסיות...). שותפים נוספים בארוחה היו שלושת ילדיו שגם מלצרו באלגנטיות ובחן ראויים לציון. כמו כן היו עוד ארבעה מאורחי הלודג', אחד מהם אחראי לצילומי הקרקע בזמן המראתנו (תמונות בהמשך) ומאחר והוא נבהל קמעה באחת ההמראות, חלק מהתמונות צולם כשהוא שכוב על הרצפה.



¹ "הנה זנב לאריות, ואל תהי ראש לשועלים" (משנה אבות ד טו)

² צ'ארלס אלווד "צ'אק" ייגר (באנגלית: Charles "Chuck" Elwood Yeager; נולד ב-13 בפברואר 1923) טייס אמריקאי, הראשון ששבר את מחסום הקול בטיסה. (נקודה מעניינת: בספטמבר 1941 התגייס לחיל האוויר האמריקאי ושרת בתחילה כמכונאי מטוסים).

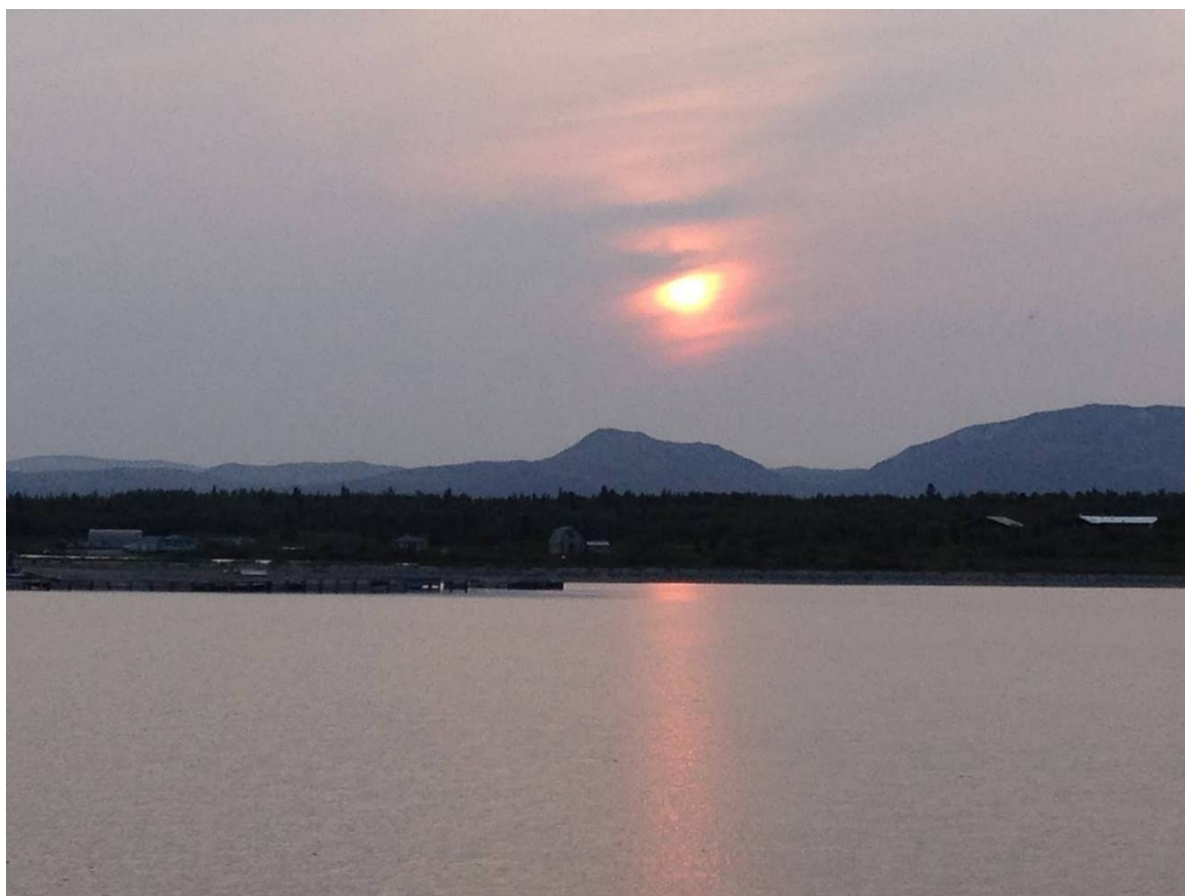


מעדני מלכים. למרות שקיבלנו דג סלמון משובח לתפארה ניכרה באוויר התחושה המעיקה שבכל המסע הארוך שלנו לא דגנו אפילו סרדין אחד קטנטן או איזה דג הרינג מיניאטורי שיש מספרים שהם מסתובבים באלסקה כמו יתושים... שיחה כבדה בענייני היום, כלומר פוליטיקה. השליטה של החברים בנעשה בישראל כמו גם תמיכתם בה, מפתיעה. רובם רפובליקנים בעמדתם. באותה הזדמנות גם הסתבר לנו שבעלה של המועמדת לסגן נשיא ארה"ב מאלסקה, הגברת שרה פילין³, עבר הכשרת "בוש פיילוט" אצל גיי. האגדה האורבאנית שם מספרת שהם לא עברו לווינגטון הבירה בגלל שלא אישרו לו חנייה קבועה עם הקאב בשדה הבינ"ל של וושינגטון הבירה (ניישונאל, כמדומני, הם ציינו).

לסכום קטע "רכילות" זה איני יכול להתאפק ומוכרח לספר שבמהלך הארוחה ראובן גילה שאחת הידיות של איזה סיר ששימש ליציקת רוטב לאוכל, משוחררת. אבוי. לא ראובן ייתן למחדל כזה להימשך. באין רואה ובאופן חרישי הוא שלף את הלדרמן עם הראש פיליפס, חיזק את הידית המשוחררת והכול חזר לתיקונו, ומבלי שאיש יחוש כמובן בתיקון (למעט שכנו לשולחן שספק לו את הלדרמן...).

³ שרה לואיז הית' פילין (באנגלית: **Heath Palin Sarah Louise**; נולדה ב-11 בפברואר 1964) היא פוליטיקאית אמריקאית. בעבר כיהנה כמושללת של מדינת אלסקה שבארצות הברית (2006-2009).





יום הטיסות האחרון:

בהשכמה בבוקר, עם הנץ החמה כיסה ענן כבד את אגם אליאמנה (זה שהמנועים מפסיקים לעבוד מעליו כששוכחים להעביר מיכל דלק...) ולא ניתן היה לראות את גדתו השנייה. "אנחנו בצרה", הרהרתי. יום אחרון, מחר טיסה לאושקוש ועכשיו הזמן לעשות שטויות. קיבלתי שלוש החלטות, למרות שאני סומך על כל אחד מהנותרים בעיניים עצומות. החלטה ראשונה: אני לא עושה יותר טעויות ולא עושה שטויות. החלטה שנייה: אני פוקח עיניים על סובבי שלא ייקחו סיכונים מיותרים ולא יתנו ללחץ הזמנים לשבש את דעתם. החלטה שלישית: אני מסתיר את התקף החרדה שלי ואת חששותיי מן הסובבים. ארוחת בוקר ואחריה המולה רבתי.



כשהגענו למטוסים מצאנו שהפנצ'ר בגלגל הראשי חזר (זה שתיקנו בכזו מומחיות עם 500 ניפוחים ידניים במשאבת יד עד שמצאנו שיש משאבה חשמלית באחד המטוסים). ג'רי נאות להחליף לנו גלגל ושלף אחד כזה ממעמקי מחסנו עתיר האוצרות. בינתיים גם השלמנו קצת דלק במטוסים שנוכל להגיע בטיסה ישירה ללא תדלוק נוסף לווסילה, עם נחיתת ביניים באנקוראג', להורדת ה"נהגים" (כמעט 4 שעות, אבל ללא מקווי מים גדולים לחצות).
 בעוד אנחנו מתארגנים סביב המטוסים נשמע מטוס קאב שחור ומרשים בשמיים מבצע מעגל תצפית. ג'יי קפץ לאחד המטוסים, דיבר מה שדיבר, וחברו הופיע לנחיתה. הוא נחת ישר על הכביש העולה אל החנייה שלנו (קצת אחרי התמרור שפספסתי עם הכנף בהסעה ללודג'). רוח חזקה מימין, הנמכה בהחלקה, נגיעה, ירידה קלה מהכביש, התעשתות וחזרה לדרך המרכזית. אם לטייס הקאנון הזה, בעל המטוס המיוחד והמרשים שלו שמטפסים אליו בסולם, עם כן הנסע ובולמי הזעזועים המשופרים וצמיגי הענק, זה קורה, מי אני?!.



התמונות מדברות בעד עצמן והייתה פגישה נרגשת ומרעננת. בינתיים גם ערפילי הבוקר התפזרו.



The Group - Iliahmna



נפרדנו. עמיתינו לארוחת הערב ועוד אי אילו דיירים חיכו בצידו הירידה עליה התכוונו להמריא. (גם הנחיתה של הקאב השחור המיוחד וגם ההמראות של כולנו מתועדים בסרטים כיאות). ההמראה השנייה (או אולי השלישית) הוציאה ממני זעקת שבר בלתי מרוסנת (כל החרדות בצעקה אחת, "הנה הצרה נוחתת עלינו") משום שמיד בפתיחת המנוע המטוס משך שמאלה וירד מהדרך, ומנקודת מבטינו (הייתי עם יורם במושב האחורי) נראה בבירור שהוא נכנס בעץ. גם הצלם שעמד בדרך נבחל והרביץ פזצט"א⁴ ששום טירון בגולני לא היה בוש בה. (התמונות מדברות בעד עצמן).

⁴ לא יכולתי להתאפק: פול, זחל, צפה, טווח, אש.....

Iliamna Hotel - Takeoff



שתי התמונות העליונות מתוך ההמראה בכביש המוביל אל הלודג'.
ששת התמונות התחתונות צולמו ע"י אחד האורחים. התמונה הימנית העליונה צולמה כשהצלם שרוע על הקרקע
מחשש שהמטוס יגלה אותו...



נפרדנו מאיליאמנה במטס במבנה צמוד . בהקלטת הסרט שומעים את התלהבותו של המצלם,
איזה "אייר שואו" גדול...!!! (אהבתו).⁵

⁵ הסרט למעשה לא צולם אז אלא בפעם הראשונה שהגענו לאיליאמנה וניתן לערן בפעם השנייה שהגענו לשדה לתדלוק.
מאחר והייתי אחרי אירוע טראומטי קטנטן וניח, כוכור, לא זכרתי זאת....



מכאן חווינו טיסה בתוך קניון מושלג, עתיר מפלי מים כשאנחנו עוברים מצידם המערבי של ההרים שחסמו אותנו ביום הראשון. הבנתי למה כל כך חשוב היה לגייי שנטוס לשם בתחילת המסע.







הלג האחרון: אנקוראג' – אגם הזאב (ווסילה).

הורדנו את שני הנהגים, ערן ויואב והתארגנו. יורם וגיי במוביל, אני מספר שניים, ראובן מס' 3 וצביקה מס' 4, נועל. אני באופוריה בלתי נשלטת וראובן בהתקף חרדה (קל שבקלים) שעכשיו כשאין איתו אף אחד הוא נוחת בווסילה ועושה איזו פדיחה (חרדה דומה למדי לזו בה נתקפתי בבוקר ותוארה לעיל). התקף חרדה זה הפך לאופוריה בל תשוער מיד לאחר הנחיתה.... "בללי שטויות" אני עם המנטרה המטופשת. שיהיה מעניין גיי משנה קצת את המסלול. במהלך הדרך (לקחה הפעם כ-50 דקות) לא הצלחתי להתאפק ובנימה קנטרנית פניתי ליורם: "ידידי רב הניסיון וההובלה בתפקידים בכירים בטייסות הקרב הכי מפוארות של ח"א, האם הובלת מימך מבנה עם שני מהנדסי ניסוי כ"בני מבנה!?!?!", יורם לא היסס, "זה מבנה!! בואו בבקשה למבנה מכונס" (מבנה הדוק וצפוף). ראובן ואני (כל אחד העתק ראי של מיקומו של השני) נענים לאתגר. סגרנו עליו למבנה הדוק (במגבלותינו אנו תוך שהמנטרה הקודמת ממשיכה לזמזם במוחי הנבוב). כשאני משמאל וראובן מימין וצביקה מאחור ראיתי את החיוך של ראובן ממש לידי, והיה נדמה לי שאפילו חזיתי בחיוך אצל צביקה. חברים וקוראים יקרים. לו ידעתי שהשטות הזו תגרום לי כל כך הרבה נחת כבר הייתי מתרגל אותה מזמן. ולחשוב שגם התפנית לשוב עיני בנוף היפה ולהיות חסכוני בדלק. "סטיספקציה", הייתה המורה שלי לפסנתר אומרת....כשיואב הגיע עם הרכב נדמה היה לי ששמעתי את יורם תופס ישבן על יואב ואומר לו שבכל הרקורד המבצעי המגוון שלו אין לו הובלה של שני מנריים (מהנדס ניסוי ראשי במני"ט) אבל, כמו עוד הרבה דברים שציינתי במהלך הכתיבה ששמעתי ושאינני אולי, וכנראה, ונדמה לי, ייתכן שגם זה שייך לאותה קבוצה.

נחתנו בשלום, פרקנו את המטוסים, חיכינו לערן וליואב, וכעשרים דקות אחרי שהיינו נחותים, גיי הוכיח פעם נוספת שהיפראקטיביות היא תכונה בלתי נשלטת, מטוס אחד כבר הורם במנוף והיה תלוי לטיפולים בלב ההנגר.

חשבונות, סיכומים, איסוף כל הציוד שהמתין לנו בסבלנות בהנגר, שלום לווסילה, ואנחנו למלון ולאושקוש.

אין ספקות שהחיוך של סנדי וגיי מדבר בעד עצמו. שבנו בריאים, מאושרים (ועניים), במטוסים שלמים.

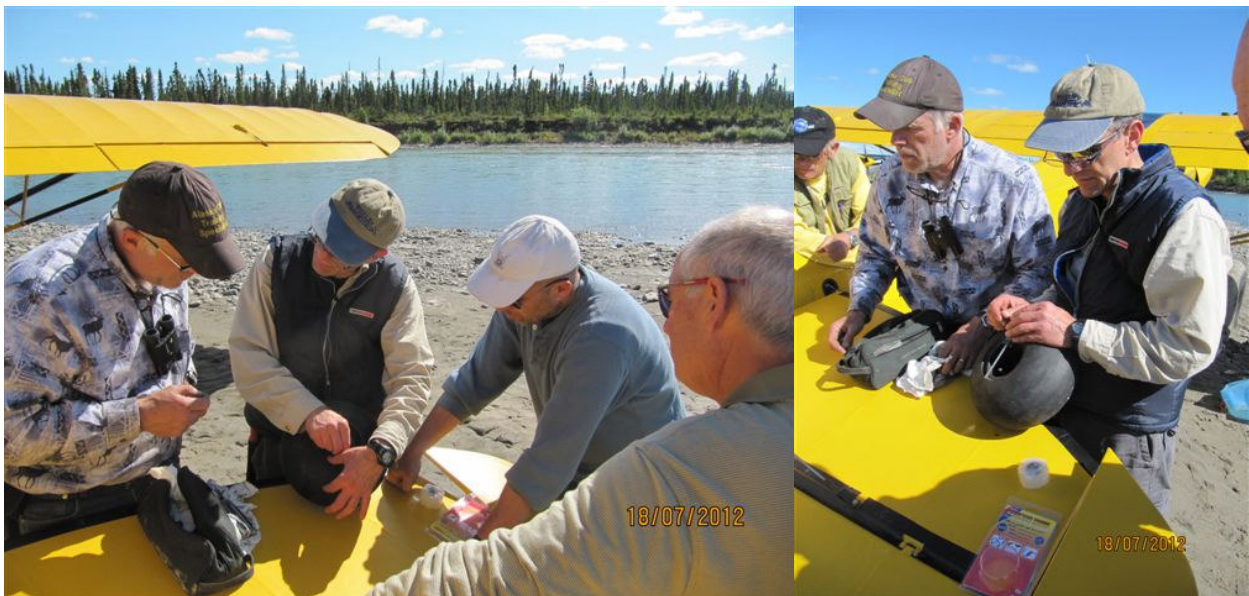




המקל המעוטר, פרי עבודת הגילוף האומנותי של ראובן, ששימש כבסיס למצלמות החיצוניות במטוס (צילומים בהמשך) וטס איתנו לכל אורך הדרך, עם חתימות מהודרות של כולנו הוענק כשי לגיי ומצא כבוד על הקרניים שמעטרות את ההנגר שלו.

נושאים שהחלטתי לוותר עליהם במהלך הכתיבה:

1. **תיקונים טכניים.** ממש קשה היה לי לוותר על נושאים מרתקים אלו. פה ושם ציינתי תיקוני פנצ'רים, או תיקוני קריעה בבד. אבל תיקון מנגנון האוויר החם למאייד שלא היה נשאר פתוח באחד המטוסים והיה נסגר לבד כל פעם לאחר דקה-שתים. תיקון שבוצע בגשם ודרש קידוחים ידניים בפח הקאולינג כי ראשי הברגים חרשו את הסביבה שלהם ועברו דרך הפח כך שכל הקצה היה באוויר, או חימום תא אחורי שאי אפשר היה להפסיקו, ועוד ועוד.



Fixing the Piper



2. ארוחות וסעודות בשטח: חלק בלתי נפרד מהמסע. "מנות הקרב" בשקיות שיוצקים להם מים חמים ומחכים רבע שעה, והממרחים, והסלמון המעושן ועוד המון צילומים מעוררי בלוטות הרוק ומיצי המעינים שגנזתי רק כי רציתי להתרכז בעיקר ולא להתבדר (מה אני, בפורום מבשלים!).





ראובן אופה פיתות לארוחת הבוקר

3. **שיחות הלילה (הפרלמנטים של חצות):** לאורך כל המסע (למעט הלילה של הנחיתה ב-00:04 בבוקר בקינאי) התנהלו בערבים דיונים ממושכים. מעבר ל"מופע של גי"י" עם הבלדות וההופעות וצרוך הבדיחות של יואב במבטאים אוטנטיים, היינו נקלעים לשיחות, ויכוחים, דיונים, רכילויות עד לפחות שתיים אחר חצות, ובמספר מקרים הדיונים נמשכו אל תוך ארוחת הבוקר של היום שלמחרת. שלא לדבר על סיפורי טיסות, הפלות מיגים ואי הפלות מיגים, נטישות, פציעות במלחמה ובתאונות וכו'... אולי ההרכב והרמה האישית, אולי האירועים של היום, אבל איני זוכר טיולים, מסעות בלויים משותפים עם כזאת אווירת שיחה ודיון. החל מהדרכת טיסה והאם מי שאינו מדריך יכול לבקר רמת הדרכה, על הצורך להתאמן בהחלקות ובאובדני שליטה במטוסים (סחרור), למה אין אופק מלאכותי בקאבים (פרטתי כבר בפרק קודם), ועד קשרים משותפים עם חברים החל מביה"ס היסודי. רק מטעמי התמקדות, כמו גם בשני הסעיפים הקודמים, נמנעתי מלפרט בנושאים אלו.
4. **מיכשור לניסויי טיסה:** על נושא זה קשה היה לי במיוחד לוותר, בעיקר לאור הרקע של ראובן ועבדכם. לכן צרפתי מקבץ קצר של תמונות להמחשת הנושא ולתזכור הרקע הנ"ל.



5. **פטירתו של עובדיה הרוי שנודעה לנו במהלך המסע:** מגדולי מהנדסי האווירונאוטיקה בהיסטוריה הקצרה של התעופה במדינתנו וחתן פרס ישראל. דמות מאוד משפיעה. קשה

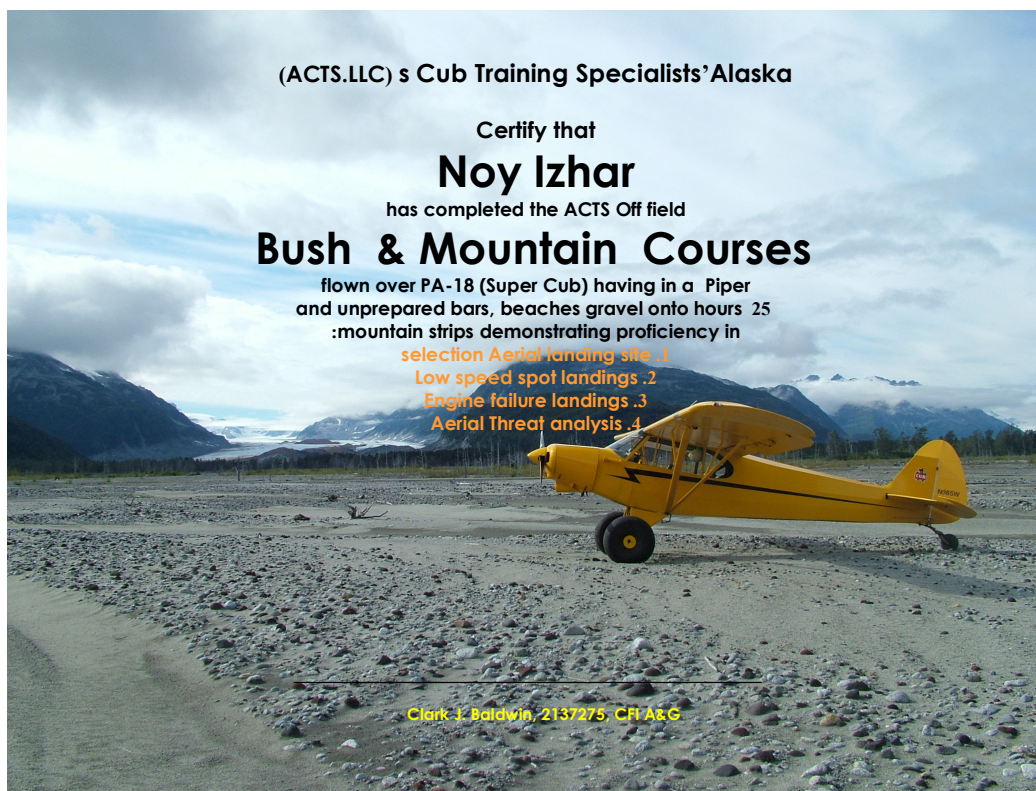
היה לי לוותר על קטע בנושא, בעיקר לאור השפעתו המקצועית המאגית על רבים מידידי. היה אדם חשוב ויקר.

6. **ההבדל בתכונות היציבות הרוחבית הדינמית בין PA-12 לבין PA-18:** נושא מרתק שיכול היה, כפי שכבר ציינתי בפרק קודם, להסביר כמה פדיונות... הוזהרתי (ולא חשוב ע"י מי. איני נותר טינה למבקרים החמורים שלי) שאם אוסיף קטע כזה וקטע כמו בסעיף הבא אאבד סופית את קוראיי האחרונים שאינם יודעי ח"ן⁶.

7. **על ההבדלים בין תכונות ההטסה ואיכויות הניהוג בין הסאוואג' קאב (המטוס של יורם) והקאבים שטסנו בהם: (Flying Qualities & Handling Qualities):** כל הזדמנות שיש לי להסביר על סקלת "קופר – הרפר" להתאמת מטוס למשימה על בסיס תכונות ההטסה של המטוס וכתוצאה מכך יכולות הניהוג שלו, אני מנצל. אך מן הטעמים הכבדים שפורטו בסעיף הקודם, נאלצתי לצנזר. (שאלה פילוסופית עמוקה – איך מכמתים אהבה?!).

8. **אושקוש:** עת לכל דבר. יגיע בהזדמנות אחרת. גדול אירועי התעופה בעולם, חד משמעית.

לא הצלחתי להתאפק אז הכנסתי את זה פה....



⁶ ח"ן – חוכמת הנסתר (לפעמים משתמשים גם לקיצור של חיים נחמן, אך לא במקרה זה).

סיכומון :

למעשה את רוב סיכומיי פיזרתי במהלך הרשימות. אם אנסה לסכם מה למדתי, אישית, תעופתית, חוויתית, אז כל מה שכתבתי עד כאן יתגמד. זה נושא להרבה מאמרים. כתבתי בעבר על "הברון מינכאוויזן שמתחרה בשומאכר במרוצי מכוניות והסנה אינו אוכל" (הכוונה הייתה לסנה, אחד מגדולי נהגי המרוץ) ושם ניסיתי להשוות בין נהיגת מרוץ לנהיגה על כביש ובין קורס נהגי מרוץ ללימוד לרישיון טיס והלימוד להגדר מכשירים. כל הביקורת שיש לי על לימודי הטיס הוכנסה לרשימה קצרה אחת, ומאחר ואני משתדל להיות אוויראי משובח, איני חוזר על טעויות פעמיים.

בכל זאת, בגדול,

- **אני מצר על הנזק התדמיתי שיש לגלגל הזנב.** לדעתי מטוס בעל גלגל זנב הוא פי מיליון יותר בטוח מגלגל האף (וגם יותר כייפי לטוס בו).
 - **הליכה סביב היא כבוד** ולא בושה, וכמעט אין מצב שבו אתה חייב לנחות בפעם הראשונה.
 - הטיסה המדויקת **ובחירת נקודת נגיעה** באופן מושכל ומודע ולא באופן אקראי, (איפה שיוצא לך), הינה דוגמא לרמת מקצוענות ושאיפה לביצוע טוב בכל טיסה.
 - **ההחלקה והשליטה המלאה בה** היא בראש וראשונה טכניקה להגדלת הבטיחות, גם אם זה לא המצב הטבעי של המטוס לפעמים (בטוח עדיף על נגיעה במהירות גבוהה באמצע המסלול...).
 - ניתוחי הבטיחות וההסברים בספרו של גיי על טיסת הישרדות הם תנ"ך לענייני ניתוח סיכונים. **טיסה היא כיף אדיר, אסור לתת לסיכונים ולתאונות, רחמנא ליצנן, לקלקל את הכיף האדיר הזה** (בדרך כלל זה מקלקל לאלו שלא היו מעורבים באירוע, כי יש לנו תמיד דוגמאות למשפט חז"ל המבריק: "אבן שאידויט אחד זרק לתוך באר, 100 חכמים לא מצליחים להוציא אותה"). דוגמא מצוינת – הקסדה שחבשנו למרות שאינה חובה..
 - ההרכב של הקבוצה שלא היה לגמרי הומוגני הינו אלמנט מוסיף עניין, מאתגר, ובמקרה שלנו, בהרכב המיוחד שנוצר, גם היה כייפי ונעים בצורה מיוחדת.
- הרבה פעמים, כשהרגשתי טיפה נחיתות תעופתית ופערי ידע במספר תחומים צץ ועלה לי המשפט מפרקי אבות, **"הוה זנב לאריות, ואל תהי ראש לשועלים"**. מזה שנים בראלים לחו"ל ובטיסות רבות משתתפים לאירועים שונים השתייכתי לוותיקי הצוות והייתי אחד מעתירי הניסיון (לפחות 15 ראלים לחו"ל). גם במסע זה מבחינת ניסיון הטיסות לחו"ל במטוס קל (לא טיסות בחו"ל) לא היו לי מתחרים (לפחות 3 מבין הטייסים המקצוענים שאיתנו לא חוו חוויה זו). ולכן במסעות האמורים לעיל הייתי שייך לקבוצת המלומדים שנעזרים בהם ומרחיבים את האופק וההשכלה ועונים על שאלות. והנה, התרנגולת החליטה לטוס עם נשרים. בניגוד לטייסי התעופה הכללית שטסים בעיקר במטוס בודד, למעט אירועים חריגים, טייסי ח"א טסים מיומם הראשון בקבוצות, להקות, עדרים ומבנים. זה נותן אותותיו ב-CPU הפנוי לעיסוקים אחרים, בעיקר בטיסות מאתגרות כפי שהיו לנו. אם אני מתבהל מהצפיפות בפינל לרצועה צרה ומלאת עצים, לעמיתיי המקצוענים למסע, זה אפילו לא הזיז. וכשאתה נלחץ אתה עושה טעויות טיסתיות שמעולם לא עשית כמותן לפני כן (כנ"ל לגבי מודעות מצבית...). יש להבדיל בין מבנה רחב במבנה הדוק. אחרי שלומדים ומתרגלים לטוס במבנה רחב זה הופך להיות כמו לשמור גובה

ולשמור על נתיב בטיסה רגילה. לא מפריע להנאה מהנוף. מבנים הדוקים עשינו רק כשעברנו מעל מקומות מיוחדים וברמה שלי (עדיין...) זה גוזל חלוקת קשב מן ההתבוננות בנוף המשגע... רבי נחמן מברסלב אמר: **...והעיקר לא לפחד כלל...** אימצתי עיקרון זה במלואו....

תוספת לסיכום - טיסות בארה"ב ובאלסקה – ריכוז מחשבות

אלסקה מרושתת ברצועות ("סטריפים") עליהן ניתן לנחות גם עם מטוסים עדינים (גלגל אף לדוגמא). ראובן ואני קראנו לפני המסע ספור מסע של מישהו ש"חקר" את אלסקה בטיסה עם דיאמונד. **המסע שלנו זה לא זה ואפילו לא דומה**. אפשר גם לארגן לינות בלודג'ים ובמקומות מסודרים גם באזורים נידחים במקום ללון בשטח (כמו "חורנים"), עשינו זאת 3 פעמים במהלך המסע, אבל גם זה לא היינו אף. בשנת 81 עשיתי "קרוס קאונטרי" בארה"ב עם ססנה 150 עם רעייתי ועם בני בכורי בין השנה וחצי במשך שבוע. הרעיון היה ללון כל לילה במקום אחר ולא יותר משעתיים עד שלוש שעות טיסה ביום. מאחר והיינו לבד בארה"ב ואף אחד לא חיכה לנו וטסנו מעל מדבריות והרי שלג (הסיירה נבדה..). הרי שלמרות שטסנו בראיה (VFR) הגשנו (וולנטרית) מרשה טיסה, שיחפשו אותנו, אם יקרה משהו, חלילה. זה היה אדיר, אבל זה לא **דומה אפילו**. ולמה.

כי כמו במסע הדיאמונד אתה מותנה בתכנון ובתאום מוקדם וכל שינוי של מזג האוויר מנחית אותך באיזה שדה. לא קיימת האפשרות של "לקחת הימור" על מזג האוויר. אם מזג האוויר משתנה או מחמיר, לא קיימת האפשרות לבצע אחורה פנה ולטוס למקום אחר, או במקרה הקיצוני, לנחות בשטח [ראה שיחתנו עם טייס הסוואנה במרכז הנחושת (גולקנה) במהלך המסע]. לפעמים, אפילו אם יש לך סטריפ מסודר עם דלק במרחק טיסה של 20 דקות ממך, ה-20 דקות האלו עם הענן שיושב בפתח ההר הם מה שיכולים לחסל אותך, ולשם כך הומצאו הקאבים וההכשרה של ה"בוש פיילוט". הבעיה מחמירה אם אין לך את כל הזמן בעולם ותקיעה של שלושה ימים באיזה חור נידח, גם אם הוא במקום מקסים (ראה הערתי בצי"נה), מחרבת לך את כל המסע. גם הטיסה בקבוצה של 4 מטוסים מאפשרת לך לעשות דברים שלא היית יכול לעשות לבד ולהגיע למקומות שלא בטוח שניתן היה להגיע אליהם אחרת. העברת הדלק בין המטוסים, המיכלים, מטוס המטען וכל הציוד האדיר, המזון וכו'.

לסכום, אפשר אולי אחרת, אבל זה לא זה, פחות בטוח טיסתית (מחויבות - התחייבויות ולוחות זמנים הם מן הגורמים המשמעותיים ביצירת אירועי תעופתה קשים). ההבדל הוא כמו בין טיול מאורגן באוטובוס לטרק קרקעי או נסיעה ברכב שטח או באופנוע. זה פשוט לא אותו דבר. זה בלי לדבר על האספקט התעופתי....

נהייתי מהחוויה הייחודית הזו ונהייתי לא פחות מלרוץ ולספר לחברה ולשתף אתכם בחווית החוויות התעופתיות שפגשתי מימי.

כמה תודות צנועות ו"קרדיטים" :

- **לרעייתי** בראש וראשונה שחיזקה את ידי כשהצטרפתי (מופיע בפרק הראשון), ואמרה שהיא לא מבינה גדולה בטיסות אבל החברה אמרו לה שאני די בסדר... "אל תחתי" בעגה תימנית מקומית.
- **ליורם** כמובן. גם על צירופי למסע ועל צירופו של ראובן בשלב מאוחר יותר וגם על ההדרכה ועל הסבלנות ועל הדיונים המקצועיים והפילוסופיים (מבלי לציין את התעקשותו על קניית נעלי קולומביה משובחים שהצילו אותי לאורך כל הדרך...).
- **לשאר עמיתיי בצוות** על הכיף של הביחד, על הנעימות, על הסבלנות, הסובלנות, הידע העצום שנפחו אותי במהלך המסע, ובכלל ובפרט. וכמובן על התמונות הנהדרות שסיפקו לי במהלך הכתיבה (בלי זכויות יוצרים...), ההערות הבונות והמחכימות, והצדדים שלא היו ידועים לי אפילו בתום המסע ונגלו לי רק במהלך הכתיבה.
- (גייי כמובן לא קורא עברית, עדיין, והמחמאות אליו מפורזות לכל האורך).
- **למייק** ידידנו הקברניט בארה"ב ונציגנו ב-FAA על הטיפול היעיל והזריז בהנפקת רישיונות הטיס האמריקאים ועל כל הסיוע. הרבה בריאות לאיש יקר זה (בלי לציין את העובדה הלא רלוונטית שהוא למד מוסיקה אצל הדוד שלי ולמד בכיתה המקבילה לבן דודי, מנוחתם של שניהם – עדן).
- **כמובן ל"שותפיי"** בבנק שנחפזו לכל קריאה שלי להעברת כספים לגולה הדוויה באלסקה...
- **לקוראיי הנאמנים**, שגם אם נדנדתי והתעלקתי והתקרצצתי, לא אמרו אף מילה ורובם גם התבוננו בתמונות... (במיוחד אהבתי את אלו שכתבו שהם מחכים לפרק הבא בכליון עיניים, ואת הסופרים בפוטנציה שאמרו לי שהיו כותבים את זה אחרת, אבל גם ככה זה די נסבל...).
- [מאחר שחברים וידידים נוספים הראויים לתודות אינם נמנים על קוראיי, דילגתי למענכם על ציונם של: סוכן הנסיעות שלי, שני סוכני הביטוח, היועצת שלי לענייני בוטניקה (ערברבה ממשפחת נר הלילה ו"פולמוניום". הכחול), לודמילה מהסופרמרקט וביאנקה מהסופר פארם על העצות ועל הציוד ה"מיוחד" שמכרו לי ושניהם היו מיותרים לגמרי ועוד רבים וטובים אחרים...].
- לדובים בדנאלי ובקאטאמאי....

תמה ונשלמה כתיבת האודיסיאה של המסע הנהדר

של הקאבים באלסקה!!!

יזהר נוי