

"לא בשמים היא" – מהדורה ב'
ספרי תעופה וסופרים תעופתיים – סקירה אישית
ממדף הספרייה

נכתב לכבודו ולזכרו של חותני, דניאל, דולפי ברנר שהיה פרופסור
לרפואה ומדען בעל שיצור קומה, איש רב פעלים ומעש, משכיל אחיתו,
אזהב אדם וחזון נהדר (ולט בן, בעל, אבא, סבא וסבא רבה מצולה)
שהלך לעולמו בימים אלו והוא בן 95. למרות שזיטט ספרים שלמים
בלטניות, ודקלם את גיתו וסילר בשפת המקור הוא לא קרא אפילו
ספר אחד מרשימת הספרים המכובדת שהסקירתו זו וצל כולל הייתי
צריך לספר לו בפגישותינו רבות הצניין ובמסעותינו בארץ ובזולת
העולם. אם לא שפנתי אותו לקרוא אותם הרי לפחות אני מתנחם
שלימד הולדתו ה-90 זכיתי לקחת אותו לטיסה במטוס קל, רק הוא
ואני....

י"ב כ"ו

“לא בשמים היא”¹ –

ספרי תעופה וסופרים תעופתיים – סקירה אישית ממדף הספרייה

בני האדם?", שאל הפרח "סבורני כי מספרם אינו עולה על שישה או שבעה. ראיתי אותם לפני שנים. אך מי יודע היכן למצואם? הם חולפים עם הרוח. אין להן שורשים, ודבר זה מכביד עליהם מאוד." (מתוך: "הנסיך הקטן")².

הקדמה 1 – מה הבעיה?: הכול התחיל מקארל מאי והשיחה בין יד הנפץ לסם הופקינס³ (הקטע המלא בנספח א'). סם אומר ליד הנפץ השואף להיות סופר של המערב הפרוע "שיד שמשכה ברסן סוס, שאחזה ברובה ובסכין, יד שנופפה בפלצור במשך זמן רב כל כך, איננה מסוגלת למרוח את כל הסיפורים האלה על הנייר, ...מי שהוא איש מערב אמיתי, שכח בוודאי כבר איך לכתוב...". והדיון הפילוסופי נמשך. לפני שאעבור למערב הפרוע של המטוסים (באופן אנלוגי – "יד שמשכה סטיק, סגרה מצערת, דיללה תערובת, התוכל לאחוז בנוצת הסופר? האם מי שלא נכנס לתוך סופת רעמים בענני קומולוס נימבוס ונשאר תלוי על הרצועות כשכל כיסיו מתרוקנים מתכולתם ומתפזרים בתא יוכל לתאר את השקט שאחרי הסערה?!", אז כמה מילים על ספרות כללית, מקומית ובינלאומית. כשקראתי את **"השיבה מהודו"**, של א.ב. יהושע לא העליתי בדעתי שהסופר לא היה מימיו בהודו. סביון ליברכט שלא הייתה מעולם במחנות ריכוז, הפליאה בתיאורם, ומעל כולם, בספרות הישראלית, (לעניות דעתי הספרותית), רון לשם **"אם יש גן עדן"** שלפיו גם הופק הסרט "בופור". קראתי והרגשתי שהוא היה איתנו הלוחמים (בתקופה שעוד הייתי בתעלה בסיני ובמלחמת יוה"כ ברמת הגולן), כל כך מדויק, כל כך אמיתי, ולמרבה הפלא הוא כתב צבאי, גיובניק שמעולם לא היה שם.

הקדמה 2 – למה?: היה פעם דיון בפורום תעופה קלה (למיטב זכרוני הובל ע"י דניאלה רוה (דוקי)) על ספרות תעופתית עלילתית (לא ספרי לימוד, לא היסטוריה, אלא, תעופה ממש). כבר אז חשבתי לעשות סדר בספריית סיפורי התעופה שלי⁴. החלטתי למיין את הספרות התעופתית שקראתי ואת הסופרים התעופתיים, בכל הזמנים, בכל מיני קריטריוני דירוג וסיווגים. ידוע לי כמובן שיש עוד ספרים רבים, טובים ומצוינים, אבל התרכזתי רק באלו שקראתי אותם פעם אחת לפחות.

רצה הגורל ומצאתי עצמי יושב ליד מיטת חוליו של חותני המנוח (שלכבודו כאמור הכתבה) והרי התוצאה לפניכם.

¹ **לא בשמים היא** הוא ביטוי ביהדות שאפשר לפרשו בשני מובנים, כפשוטו של הפסוק בו כתוב הביטוי לראשונה, וכאסמכתא מלשון הפסוק. הביטוי מבוסס על הפסוק (דברים ל, יא-יד): **כִּי תִמְצָנָה הָאֶרֶץ, אֲשֶׁר אֲנִי מְצַנֵּחַ הַיּוֹם--לֹא-נִפְלְאָתָה הוּא מִמֶּנִּי, וְלֹא רָחֲקָה הוּא. לֹא בְּשִׁמְיָם, הוּא: לֵאמֹר, מִי יַעֲלֶה-לָנוּ הַשָּׁמַיְמָה וְיִקְחָה לָנוּ, וְיִשְׁמְעֵנוּ אֶתָּה, וְנַעֲשֶׂנָּה. וְלֹא-מֵעֵבֶר לָיִם, הוּא: לֵאמֹר, מִי יַעֲבֹר-לָנוּ אֶל-עֵבֶר הַיָּם וְיִקְחָה לָנוּ, וְיִשְׁמְעֵנוּ אֶתָּה, וְנַעֲשֶׂנָּה. כִּי-קָרוֹב אֵלַיִךְ הַדָּבָר, מֵאֵד: בְּפִיךָ וּבִלְבָבְךָ, לַעֲשֹׂתוֹ. יְשׁוּ הַמִּפְרָשִׁים: הַתּוֹרָה לֹא נִיתְּנָה לַיהִירִים.**

² **הנסיך הקטן** מאת אנטואן דה סנט אכזופרי. מצרפתית: אבנר לרנר. הוצ' עם עובד

³ קארל מאי, **יד הנפץ**. מגרמנית, חנה לבנת, ספריית מעריב, 1991

⁴ יש תוכנית בערוץ 31 של HOT שמדרגת כל מה שאפשר - הריבים הגדולים, הזוגות הסקסיים, טורפות הילדים הכי הכי.

תוכן העניינים

3	שיטת המיון:
3	הגדרת "ספר תעופתי טוב":
7	ספרי חובה:
8	סכום – ניסויי טיסה ואוטוביוגרפיות:
8	תעופתי – צבאי – ישראלי:
8	תעופה כללית ישראלית:
8	תעופתי – צבאי – מלחמתי – זר:
9	תעופה כללית – זר:
10	סכום 1 – האם טייס הוא תנאי הכרחי לסופר תעופתי טוב?
10	סכום 2: האם קיים קשר בין להיות סופר (רב תחומי) ולהיות סופר תעופתי טוב?
11	נספח א' – קיטוע מיד הנפץ
13	נספח ב'.....
13	1. דני שפירא - טייס שהיה לאגדה.
13	2. טום וולף – הצוות המובחר
14	3. Stephen Coonts
17	4. Ward Taylor: Roll Back the Sky
18	5. Ernest Kellogg Gann
20	6. Richard Bach
22	7. Frederick Forsyth.
23	8. Frank Kingston Smith
26	9. Antoine de Saint Exupéry
29	10. Duane Cole
31	11. איתמר נוינר - שעה שש כרגיל- סיפורים של טייס מיראז
32	12. יונץ -רוברט מייסן
32	13. Sky Fever
33	14. ארתור היילי
34	15. דאגלס באדר
37	נספח ג' – ספרים מומלצים שאינם בסקירה ומצאתי במהלך הכתיבה.
39	נספח ד' – קיטוע ממאמר שפורסם אחרי הרצאה של קים.
40	נספח ה' – קיטועים בנושא ניסויי טיסה מתוך "ג'ונתן לווינגסטון – השחף"

שיטת המיון:

כאמור בהקדמה 2 הוצאתי מכלל דיון את הספרות העיונית וההיסטורית התעופתית, וגם לגבי האוטוביוגרפיות הישראליות התייחסתי בחשדנות ובביקורת. בכל מקרה הלכתי מן הקל אל הכבד, מהקצת אל המרובה (כמות הספרות התעופתית שכתבו ארנסט ק. גאן, סטיפן קונץ וריצ'ארד באך מספיקה בכדי לאכלס קיר שלם בספריה מכובדת). במספר מקרים, בעיקר אצל הגדולים (ארנסט קיי גאן, סטיפן קונץ, סנט אקספרי וריצ'ארד באך) צוונו הסופרים פעמיים, פעם ברשימת הסופרים ופעם שנייה בציון הספר שלעניות דעתי הוא הטוב ביותר.

הגדרת "ספר תעופתי טוב":

לצורך העניין, ובהמשך לדיוניי "קארל מאי" בהקדמה מס' 1, הרי ספר תעופתי טוב **עבורי** הוא: אהבתי את הקריאה, נקרא מרתק ומאוד **אמין ואמיתי** (גם אם התיאור לפעמים מסתורי ומשלב כוחות לא מובנים), שילוב בין הצד הטכני של התעופה לבין האנשים שמפעילים אותה. תיאורים אוויריים ותיאורי טבע במידה ובמינון שמעבירים את החוויה הטיסית ואת התחושות. (וכמובן כמו בהגדרת הספרות הכללית, ספר שגורם לך לחשוב גם לאחר שסיימת אותו, שמשפיע עליך ומשנה את השקפת עולמך, פותח אופקים חדשים ומרגש אותך להרבה שנים אחרי תום הקריאה).

בנספח ד' מצורף קטע מתוך פרסום בו דיווחתי על הרצאתו של קים (אברהם קימחי) על מסע בארה"ב. הקטע מבהיר היטב את שיקוליי בבחירת הספרים ומה גורם לי נחת בקריאת סוג זה של ספרות.

בסכום הסקירה ניסיתי לגעת בקצרה האם היות הסופר טייס הוא תנאי הכרחי (מספיק וודאי שלא) להיותו טוב, האם סופרים שזה מקצועם כותבים טוב יותר מטייסים שהכתיבה תחביבם ועוד אי אילו סוגיות שעולות כשמנסים לעשות סדר במדף הספרים.

טבלת הרקע למיון:

אוטוביוגרפיות	
ישראליות	זרות
עזר וייצמן, לך שמים וארץ	2 אדולף גאלאנד - הראשון והאחרון
יואש צידון (צ'אטה), בליל ביום בערפל	שילה סקוט ⁵
רן פקר, נץ בשחקים ⁶	1 ייגר
1 דני שפירא - לבד בשחקים (פירוט בנספח ב'-1),	גנרל בילי מיצ'ל - אלוף ההגנה האווירית- גיימס ברלינגייס ⁷
גיורא רוס- צבעוני ארבע ⁸	Sky Fever: The Autobiography of Sir Geoffrey De Havilland ⁹ (פירוט בנספח ב-13)
מיומנו של טייס - אהרון רמז ¹⁰	פול בריקהיל - מרקיע שחקים - קורות חייו של דוגלס באדר ¹¹ , הוצאת אנקור, 1955, תרגם ארנון בן נחום (פירוט בנספח ב' - 15). שייך גם לספרות מלחמתית.
יפתח ספקטור - רם וברור ¹²	בוריס פוליבוי - הטייס הקיטע ¹³

⁵ בשנת 1971 שילה סקוט (Scott) משלימה את טיסת המטוס הקל הראשונה דרך הקוטב הצפוני. באותה שנה עושה מטוס הקונקורד את טיסתו הראשונה סביב לעולם.

⁶ רן פקר, **נץ בשחקים**, 2002, ISBN 9654485397. (ראה גם הערה עם פירוש נוסף לשם המאמר).

⁷ General Billy Mitchell Champion of Air Defense by Roger Burlingame

⁸ **צבעוני ארבע** - לא בדיוק שייך. יותר אגו טריפ אבל קטעי תעופה שזורים פה ושם (ראה גם הערה עם פירוש נוסף לשם המאמר).

⁹ קיימים 2 ספרים הנושאים שם (מוצלח) זה (ב-3 מהדורות). תאור העטיפות שלהם בנספח א'-12. כוונתי לזו של ג'אופרי דה-הבלינד. אחת הביוגרפיות המרתקות ומהנות שקראתי מאיש מופלא אמיתי.

¹⁰ הוצאת המשמרת הצעירה למפלגת פועלי א"י, דפוס קואופרטיב "אחדות" ת"א, (ספריית מן הקווים, חוברת ג').

¹¹ **מרקיע שחקים** - קורות חייו של דוגלס באדר, הוצאת אנקור, 1955, תרגם ארנון בן נחום.

¹² **רם וברור** - לא שייך לקטגוריה זו, אבל ספר מעולה, ישר וכן ובעיקר מעורר מחשבה, (וגם מחלוקות לא קטנות).

¹³ **בוריס פוליבוי** - הטייס הקיטע, תירגום: חנה עירונית, הוצאה י. שמעוני, 1950. 244 ע'. טייס רוסי, שבמלחמת העולם השנייה הופל מטוסו ורגליו נקטעו, אינו מוכן לוותר על תפקידו. הוא חוזר לטוס ואף זוכה באותות הצטיינות על טיסותיו המוצלחות.

תעופתי – צבאי - מלחמתי		
1	בשמי שחק, ¹⁴	טיילור - הנמלים של אלוהים
1	מיכל שלו - מלאכי עליון	2 ברוטון - רכס תאד
	מרדכי נאור - על הגובה, 1965, קצח"ר ומפקדת ח"א.	2 רוברט לי סקוט הבן ¹⁵ - הנמר המעופף (הנמרים של שאנו), אלוהים הוא טייס המשנה שלי.
2	יפתח ספקטור - חלום, בתכלת אפור	2 פייר קלוסטרמן - ההצגה הגדולה ¹⁶
	נועם הרטוך - טייסת הגליל במלחמת העצמאות (שייך לקטגורית היסטוריה אבל מכיל תיאוריים תעופתיים..)	ליף האמרה - טייסת 317,
	איתמר נוינר - שעה שש כרגיל- סיפורים של טייס מיראז (פירוט בנספח ב'-11),	1 סטפן קונץ - טיסת האינטרודר (פירוט בנספח ב-3)
		2 וורד טיילור - Roll Back The Sky (פירוט נספח ב'-4)
		רוברט מייסן - יונץ (פירוט בנספח ב'-12)
		3 The Wild Blue – Walter J Boyne, Steve L. Thompson
		The Last Enemy – Richard Hillary
		The warBirds – Richard Herman Jr.
		Air Bridge – Hammond Innes
		Aces – Robert Denny
		Ace – Col. R. Bruce Porter & Eric Hammel

¹⁴ למעשה כתוב בעברית אבל ללא אף תיאור ישראלי. הקשר היחידי הוא טייס ה- X-1 שטס לפני צ'אק ייגר ואחרי זה היה טייס במח"ל במלחמת השחרור.

¹⁵ רוברט לי סקוט הבן – "הנמר המעופף" הוצאה לאור: מערכות

¹⁶ בשנת 1964 זכיתי בספר זה בתחרות כתבות תעופתיות שנערכה ע"י גדנ"ע אוויר (הכתבה הייתה אודות טיסנים מונעי מנועים חשמליים שיכבשו את העולם...).

תעופתי כללי		
ישראליות		זרות
	רפאל בר – בדרכי העורב באלסקה	2 סטפן קונץ ¹⁷ (פירוט בנספח ב'-3)
		2 ארנסט קיי גאן ¹⁸ (פירוט בנספח ב'-5)
		1 טום וולף – הצוות המובחר (פירוט בנספח ב'-2)
		1 פרנק קינגסטון – כנפי זהב (פירוט בנספח ב'-8)
		2 דואן קול (פירוט רב בנספח ב'-10)
		3 ג'יימס מיצ'נר – חלל
		2 ריצ'ארד באך (פירוט בנספח ב'-6) - השחף
		ריצ'ארד הליגון – הקיפוד המעופף (The flying porcupine) ¹⁹
		3 ריצ'ארד הייל קרטיס – סדרת אדוני השחקים: טייסי האסמים, מחפשי השמיים ²⁰
		2 סנט אקספרי (פירוט בנספח ב'-9): אדמת אנוש ²¹ , טיסת לילה (והשאר בנספח)
		1 פרידריך פורסייט – הרועה (פירוט בנספח ב'-7). ²²
		3 Richard Haligon-Flying The edge ²³
		ארתור היילי - טיסה בצל סכנה (שעת האפס) (פירוט בנספח ב'-14).

¹⁷ סטפן קונץ הוא בוגר אוניברסיטת ווסט וירג'יניה ובעל תואר במדעי המדינה. קונץ היה במשך שנים רבות טייס מטוס הפצצה אי-6 ומאחוריו למעלה מאלפי שעות טיסה

¹⁸ ארנסט קלוג גאן (Ernest Kellogg Gann), 13 אוק' 1910 – 19 דצמ' 1991, אווראי, סופר, תסריטאי, ימאי, דייג.

¹⁹ The flying porcupine Author: Richard Haligon; Publisher: London : Futura Publications, 1980

²⁰ Curtis, Richard Hale:

The Skymasters #4: The Barnstormers, In the Air or on the Ground, they Were the Most Daring Breen of Men the World Had Ever Known. A novel of early aircraft. In the air or on the ground, they were the most daring breed of men the world had ever seen Dell, 1982. ISBN 0-440-00375-X. Paperback, 300 pages.

The Skymasters #2: Seekers of the Sky

²¹ בשנת 1950 יצא הספר בשם "ארצו של אדם" בתרגום חיים גליקשטיין. בשנת 1998 יצא בשם "אדמת אנוש" בתרגום מצוין של משה מרוז (שני הספרים בספרייתי, האחרון עם הקדשה של עורכת הסדרה...).

²² הערה אישית מאוד: הספר "הרועה" נכתב בשנת 1975/76. בשנת 76 קראתי אותו והתלהבתי ובכדי שגם חברתי אז (היום רעייתי) תהנה ממנו התיישבתי במשך חמישה ימים (בשפת ימה של יפו, חוף גבעת עליה – ג'בלייה) ותרגמתי. מדי ערב הייתי קורא בקול רם את הפרק המתורגם. בהכנת מאמר זה גיליתי שפרדריק פורסייט כתב את הספר (סיפור) לבקשת אישתו...הספר גם עובד לתסכית רדיו ונמצא ע"ג דיסק. נפלאות דרכי האל. (פירוט בנספח ב'). (הספר לא תורגם לעברית עד היום למעט תרגומי שהענקתי אותו בהמשך בעוד 9 העתקים...).

²³ Flying the Edge: The Making of Navy Test Pilots by George C. Wilson (Author)

ספרי חובה :

ישנם ספרים שאינם בהכרח "טובים", כהגדרתי, אבל הם מה שקרוי "ספרי חובה", כלומר קריאתם תורמת להבנת התעופה, אווירת הטיסה, שיקולים בקבלת החלטות בהכנות לטיסה או במהלך הטיסה, ואבני דרך חשובות בתולדות התעופה. ניסיתי שלא להתייחס לקטגוריה זו למרות שפה ושם נפלטו לי הערות בנושא.

ספרות תעופתית - ניסויי טיסה ואוטוביוגרפיות, (ישראלי וזר):

מספר ספרים המופיעים ברשימה ובסקירה הינם ספרים שעוסקים בתעופה סביב הנושא של ניסוי טיסה. כמובן שהוצאתי ספרים אלו מן הדיון הכללי וייחדתי להם מקום נפרד, כשללא ספק "השחף" של ריצ'ארד באך **עולה על כולם**. קראתי ספר זה בקול רם מול קהל, שוחחתי אודותיו ממושכות, ציטטתי אותו במצגות שונות (מספר ציטטות שכיחות בלוי הערות בנספח ה') שהכנתי ונדמה לי שמי שלא אמון בניסויי טיסה הבנתו את הספר פחותה באי אילו סדרי גודל מזו של אנשי ניסויי טיסה עצמם (למרות שכמו שציטטתי מקארל מאי, לא בטוח שהם עצמם קוראים ספרות שכזו).

כמובן ששתי הביוגרפיות של טייסי גדולים, כל אחד במקומו ובזמנו, צ'אק ייגר ודני שפירא בולטות בשטח. איתרע מזלי ושמעתי את שניהם באופן אישי, בשיחות, בהרצאות ובסיפורי מעשיות. את דני שפירא שמעתי מספר רב של פעמים, נפגשנו אישית וראיינתי אותו. את צ'אק ייגר פגשתי שלוש פעמים (וגם שתיתי איתו בירה במועדון הקצינים באדוארדס). שניהם מספרים גדולים (תואמים את ההגדרה המדעית של הפולקלוריסטים למספרים – מהגדים עממיים). הספרים שלהם, גם אם פה ושם רצופים דמיון פורה יצירתי, מרתקים, מעניינים, מעלים חיוך ורוויי פעילויות תעופתיות. אם תחפשו מחשבות, הגיגים, פילוסופיית חיים של אנשים שחיים על הקצה, מחשבות על החיים, לא תמצאו בשני ספרים אלו (בניגוד לסטפן קונץ באחדים מספריו וכמובן בניגוד גמור לריצ'ארד באך שככל שנעשו מפורסמים יותר ובוגרים יותר ככה כבשו הפילוסופיה והשקפת החיים את תיאורי הטיסה).

גיבורו של סטפן קונץ, ג'ק גרפטון, המככב במספר רב של ספרים הינו טייס ניסוי. תיאורים של ניסויי טיסה, רשימות תיוג לניסויים ודפיות לטיסות ניסוי משתרבות לעיתים קרובות בספריו. גם מיצ'נר בספרו "חלל" וגם, ובעיקר, תום וולף בספרו "הצוות המובחר" (החומר הנכון) שיבצו קטעים רבים של ניסויי טיסה, החל מהווי הטייסים ועד לתיאור ההכנות לטיסות הניסוי וביצוען. (תיאורים מהווי החיים בבסיס הניסויים של חא"א – אדוארדס, כשכל פעם נישא עשן שחור מאזור האימונים וכל הנשים יושבות ומחכות למפקד הבסיס שידוע... אחד מן הקטעים החזקים והמצמררים שקראתי). הספר "טיסה על הקצה" מתאר שנה שלמה בביה"ס לניסויי טיסה של הצי (הנרייבי) האמריקאי ולגביו איבדתי כל יכולת בניסיוני לאובייקטיביות (כל הרשימה היא למעשה לא אובייקטיבית), בעיקר משום שכמה מן המדריכים המוזכרים בו היו בני כיתה שלי בלימודי...

"מיומנו של טייס" של אהרון רמז ראוי לאזכור עצמאי. כנראה זהו ספר התעופה הוותיק מכולם בספרית התעופה שלי שכן נכתב בתקופת טרום המדינה. ספר זה הוא עוד אחד מן הספרים בסדרה של סיפורי אנשים בחזית וכדאי להסתכל גם על ההוצאה...

הספר על בילי מיצ'ל שייך לספרי החובה. בילי מיצ'ל הוא אחד האנשים החשובים בתולדות התעופה הצבאית, ובעל השפעה מכרעת בהתפתחותה. מי שרוצה להבין וללמוד איך האוויריה זכתה להיות זרוע בצבאות העולם ובלתי כפופה, ועל הקרב על מקומם של המטוסים במערכה, זה הספר.

סכום – ניסויי טיסה ואוטוביוגרפיות:

בתחום האוטוביוגרפיות הרשימה קצרה. בתחום הישראלי, למעט ספרו של דני שפירא, ברוב הספרים תיאורי הטיסה אינם מרטיטים ומרגשים. גם אם חלקם הם ספרים מצוינים והם זרועים קטעי טיסה מלבבים הרי שקטעי הטיסה קצרים ואינם משמעותיים ולכן נשאר **"לבד בשחקים"**. בתחום הזר קשה להחליט. גם שילה סקוט גם ייגר וגם אדולף גאלאנד טובים (האחרון צריך להיכנס לספרי החובה, לדעתי).

הספר **"ג'ונתן לווינגסטון השחף"** עונה על רוב הדרישות מספר מצוין, בעיקר ביכולת ההפשטה שלו. העובדה שהספר היה לרב מכר ומספר העותקים שנמכר חלף את מספר העותקים של **"חלף עם הרוח"** מעיד שניתן גם לכתוב ספרות תעופתית מובנת לבני תמותה רגילים. כמובן שלא ניתן להתעלם ממקומם המכובד בשטח ניסויי הטיסה של **"הצוות המובחר"** ושל **"חלל"**. שניהם ספרי תעופה מעולים, מרתקים, אמינים ומעוררי מחשבה.

תעופתי – צבאי – ישראלי:

אם התלבטתי וחשתי שסופרים תעופתיים טובים חייבים להיות טייסים (ראה הקדמה) הרי בא הספר **"מלאכי עליון"** של מיכל שלו והזים תחושת זו. תיאורי ההווי הטייסתי, ריקודי הצוות הטכני סביב המטוס בהכנות לטיסה, תיאורי הטיסות עצמן והתקלות שבמהלכן, וציור אווירת התחרות בין הטייסות יוצרים פרקים תעופתיים מעולים בספר שקהל היעד שלו הוא ציבור הקוראים הכללי. מיכל שלו מצליחה לכתוב כאילו היא חשה כל חלק מן המטוס, שומעת את רחשי המנוע, אוושת החמצן ותופי כסא המפלט הולמים בראשה. בתחקיר אישי שעשיתי בזמנו לאחר שקראתי בשקיקה את הספר (הרבה מן העיתונות) מצאתי שמיכל שלו, עו"ד במקצועה, נשואה לטייס קרב. נתמלאתי קנאה על הזוגיות הנהדרת שלה עם בעלה שהצליח להעביר לה את תחושותיו בצורה כל כך מדויקת. לימים הסתבר לי שהיא חילקה את טיוטת הספר לכל ידידיו בטייסת בה שירת וביקשה הערות על חריקות בתיאורים, חוסר אמינות, זיופים וכו'.

סכום צבאי – מלחמתי – ישראלי: במקרה זה הדרך אינה חשובה וחסרת משמעות. התוצאה מצוינת ולכן **"מלאכי עליון"** בראש הרשימה.

תעופה כללית ישראלית:

ספרו של רפאל בר **"בדרכי העורב לאלסקה"** כמעט בודד ברשימה אך אין הדבר פוגע ברמתו התעופתית (בעיניי, כזכור). הספר מכבד אצלי אישית ברשימת רבי המכר של ספרי מתנה לטייסים פרטיים (לפחות 15 העתקים עד כמה שזיכרוני מגיע).

תעופתי – צבאי – מלחמתי – זר:

כאן הבחירה היא קשה. זיכרונות, אמוציות, זכר החוויה הראשונה של הקריאה והמטען האישי שכל קורא נשא עמו מכבידה על יכולת הדירוג. **"רכס תאוד"** ו**"ההצגה הגדולה"**, כל אחד ביבשת אחרת ובמלחמה אחרת מרתקים ומהנים. העלילות מסמרות השיער והתיאורים גם של וורד טיילור וגם של רוברט לי סקוט הבן ענקיים. הספר **"אלוהים הוא טייס המשנה שלי"** של סקוט הוא קלאסיקה תעופתית במיטבה. ולמרות זאת גם העלילה, גם התיאורים, גם ההומור וגם המסר והרעיון **"בטיסת האינטרודר"** מעל כולם ולכן, די חד משמעית, הוא המוביל ברשימתי. כל ניסיון לתאר את גדולתו של הספר תחטא לרמתו ותגרור את הרשימה לאורך אינסופי...

אם בקבוצה הקודמת הבחירה הייתה קשה, הרי שכאן היא ממש מסובכת ומורכבת. ולמרות זאת את המוביל בחרתי על נקלה. הבעיה הייתה בשאר הספרים. המאפיין הרציני של קבוצה זו הם סיפורי המסעות. טיסה ממקום אחד למקום שני והמפגש עם נופים, אירועים תעופתיים, תקלות והרבה מחשבות ופילוסופיות על כל דבר שבעולם.

פרנק קינגסטון סמית היה בעיקר טייס פרטי. עיקר פרסומו היה מכך ששימש כקריין באירועי/תצוגות אוויריות. ספרו **"טייס של סופשבוע"** הוא תיאור מקסים של תחושותיו של טייס פרטי. ובעיקר תיאורי ההנאה האדירה שבטיסה (הוא עצמו קרא לטיסות הפרטיות שלו "תחביב שיצא משליטה"). ספרו **"טוב יותר אם הייתי טס"** ("יותר טוב הייתי טס" בתרגום רוח השם) חזק כמו הכותרת. בנספח ב'-8 יש תיאור עלילותיו הרבות, מאמריו בעיתונות המקצועית. שדרן מקצועי, חובב טיס אמיתי, טייס חזק והתוצאות מדברות בעד עצמן.

דואן קול התפרסם בעיקר בזכות בית הספר לטיסות אירובאטיקה ובקרסי האוויר שהיה סובב איתם ברחבי ארצות הברית. הוא פרסם סדרה של ספרי הדרכה על טיסות מדויקת ועל אירובאטיקה (בתקופה מסוימת של חיי כיכבו ספרי ההדרכה שלו במקום השני ברשימת רבי המכר של הספרים שהלכתי איתם לשון. במקום הראשון כיכב יו הפנר...). כמו כן פרסם את יומני הקרקס המעופף שלו, (כפי שניתן לקרוא בנספח ב'-10 אשתו הילכה על הכנף במהלך המופעים). בנו נהרג בתאונה אווירית והוא הקדיש לו ספר (לטייס) רווי צילומים וחוויות. הוא כתב ספר עלילתי אחד, **"Vagabond Cub"**, סיפורו של מטוס פיפר קאב בגוף ראשון. האיש יודע לדבר בשפת המטוסים וכולו חדווה והומור והבנה טיסתית.

ספריו של **אנטואן סנט אקספרי** תורגמו לעברית במספר מהדורות וניסוחים, ומאחר ואיני דובר צרפתית נאלצתי להסתפק בתרגומים (בניגוד לריצ'ארד באך ולסטפן קונץ שיש לי את רוב ספריהם באנגלית ואת רוב התרגומים שיצאו בעברית). כפי שניתן לראות בנספח ב' גם טום וולף בצוות המובחר מדבר ומעריך את אקספרי וגם סטפן קונץ מציין אותו בין 3 הגדולים. אז מי אני שאטיל ספק בשניים אלו. בהנחה שהנסיך **הקטן** אינו ספר תעופתי (רק תקלה קטנה במטוס בתחילת הספר) הרי גם **"אדמת אנוש"** (ראה הערה מס' 17 בעמ' 7 לגבי שם הספר) וגם **"טיסת לילה"** הם מספורי התעופה היותר מרגשים שקראתי. (הפרק האחרון באדמת אנוש הנקרא **"בני-אדם"** הוא מופת בפני עצמו).

ספריו של **ארנסט קיי גאן** הינם קלאסיקה תעופתית במיטבה שעד כמה שידוע לי לא תורגמו לעברית (אבל שניים מסרטיו הוקרנו בארץ בתחילת שנות החמישים).

ספרו **"The High And The Mighty"** הינו תיאור של טיסה מרטיטה מהונולולו בהוואי לפורטלנד באורגון. העלילה המושלמת. האנשים יוצאים מהספר ואתה מרגיש את הכסא נלחץ לישבןך.

הספר המוביל של **סטיבן קונץ** בתעופה הכללית, **מלכת החניבעל**. טיסה במטוס קל ברחבי 48 המדינות הקונטיננטליות של ארה"ב. כשתכנתי מסע בארה"ב עם בית נוסע (Mobile Home, Recreation Vehicle) השתמשתי בספר זה כמדריך הבסיסי שלי. כל פרק טוב מקודמו לרבות טיסה עם בנו בחלק מהלגים (מזכיר את המוטיב המרכזי ב"זן ואומנות אחזקת האופנוע" של רוברט מ. פירסיג). במהלך טיסתו מעל חצי האי ויקטוריה, באזור הבוצ'ארט גרדן (אחד מהגנים המופלאים בתבל) הוא חולף מעל ביתו של ארנסט קיי גאן, וכך הגעתי אליו (לפני עידן אמזון ושאר אתרי האינטרנט למציאת ספרים...).

בין **אנטואן (סנט אקספרי)** לבין **ריצ'ארד באך** הבחירה קשה. בעיקר שאת "ג'ונתן" כבר סיווגתי כספר בתחום ניסויי טיסה. שוב אני שולח את הקורא חפץ הידע לנספח ב' לרשימה המלאה, אבל: **דו כנפי (1966)**, **מתת כנפיים (1989)**, **אין דבר מקרי, זר לקרקע** (תקציר של כל אחד מהם בנספח ב') הם גדולים וטובים. הספרים: **אין מקום רחוק מידי, הבריחה אל הלא בטוח, תעתועים (1977)**, **גשר מעל ומעבר (1984) (The Bridge Across Forever)**, **אחד (1989)** הם אינם תעופתיים אמיתיים כהגדרתי אבל כל אחד מהם בעל השלכה או תיאורים אוויריים גדולים. תיאור הדאייה של ריצ'ארד עם אשתו השנייה בספר **גשר מעל ומעבר** הוא אחד התיאורים היפים שקראתי, בעיקר בנושא דאייה שאיני מכיר יותר מדי ספרות תעופתית העוסקת בה.

ובמקום הראשון, כמו שנאמר בחלוקת האוסקרים, פרידריך פורסייט וספרו "הרועה" (ראה הערת שוליים מס' 10 בטבלת הספרים והסופרים). לא לחינם זכה הספר לתפוצה שכזו ולהיות מומחז לתסכית רדיו כל כך פופולארית. יש בו מרכיבים מובהקים של ספר טוב. תיאוריים מאוד אמיניים, מתח ומסתורין והמון הווי פנימי של טייסים. מחשבות (מה עושים כרגע פקחי הטיסה, ומה עושים האנשים על הקרקע) וגם תיאורי הנוף והשמים והעננים והירח, כול אחד טוב ממשנהו.

סכום 1 – האם טייס הוא תנאי הכרחי לסופר תעופתי טוב?

בכל רשימתי לא דנתי בנושא **קהל היעד של הספרות**. האם ספר תעופתי טוב הוא כזה שייקרא בשקיקה, בהנאה וגם יגרום למחשבה ולזיכרונות נעימים לאחר תום קריאתו גם ע"י "עכברי יבשה" רגילים?! לו חילקתי את הספרים לפי קהל היעד ללא ספק הדירוג היה משתנה. ברור שדואן קול ופרנק קינגסטון סמית וייתכן שגם ייגר ו"לבד בשחקים" של דני שפירא לא יועדו לקהל הרחב אלא ליודעי ח"ן (חוכמת הנסתר – תעופה במקרה זה) ולקוראיי החוברת הפופולארית "טייס פרטי", ושאר המגזינים התעופתיים. ברשימת הסופרים בולטים ג'ימס מיצ'נר ומיכל שלו שאינם טייסים וחסרי רקע תעופתי, ויחד עם זאת ואולי למרות זאת, הם עשו עבודה נהדרת. בין התכונות שהפכו אותם לסופרים קיימת היכולת ללבוש דמות של אדם אחר השונה מהם בתכלית (בולט בנושא זה הוא ספרו של עמוס עוז, "מיכאל שלי" שנכתב כיומן של אישה...). ולמרות שני חריגים אלו, הרי כל שאר הגדולים הינם טייסים ברמ"ח אבריהם ובשם"ה גידיהם, "ואידך, זיל גמור...".

סכום 2: האם קיים קשר בין להיות סופר (רב תחומי) ולהיות סופר תעופתי טוב?

שאלה רטורית משום שהחל מארנסט קיי גאן ופרידריך פורסייט, דרך סטפן קונץ וריצ'ארד באך וכלה בסנט אקספרי, כולם היו סופרים לא פחות מטייסים. גם ספריהם הלא תעופתיים היו רבי מכר ובעלי משקל סגולי רב בספרות (ולדוגמא, תעתועים של באך והנסיך הקטן של אקספרי). לצערנו בספרות העברית אין עדיין סופרים בעלי שיעור קומה שחוטאים בזמנם הפנוי בהטסת "בי די 5", מטוסו האהוב של באך. (ולא נגעתי בכלל בשירה תעופתית).

” ו צ ם ”

יִיְהוָה נֹי

"כן, עניתי לו בלהט. "אני יודע שצהלה אחת של סוס עלולה לעלות לרוכבו בחייו."

"אה, את זה אתה יודע? בחור פיקה שכמותך! גם את זה קראת, סר?"
 "כן."

"ככה חשבתי! כמה זה משעשע בווראי לקרא ספרים כאלה. אלמלא הייתי איש מערב הייתי עובר למזרח וקורא סיפורי אינדיאנים יפים כאלה. אני חושב שאפשר להשמין רק מזה שאתה רואה את רגל הדוב על הנייר שלפניך. הייתי רוצה לדעת אם האנשים הטובים הכותבים דברים כאלה באמת חצו פעם את המיסיופיז"

"קרוב לווראי שרובם עשו את זה."
 "אני לא מאמין. יש לי סיבות טובות לפקפק בזה."
 "ומה המירנות?"

"אומר לך, סר. יד שמשכה ברסן סוס, שאחזה ברובה ובסכין, יד שנזנפה בפלצור במשך זמן רב בליכך, איננה מסוגלת למרוח את כל הסיפורים האלה על הנייר. מי שהוא איש מערב אמיתי, שכח בווראי כבר איך לכתוב, ומי שאינו איש מערב אמיתי, יכול לוותר על כתיבת דברים שאינו מבין בהם כלל."
 "הממו אבל כרי לכתוב ספר על המערב, אינך חייב להחזיק שם מעמד זמן רב בליכך עד שאינך מסוגל להחזיק עט באצבעות שלך."

"הירייה הזאת החטיאה את המטרה, סר! הרי אמרתי קודם שרק איש מערב מנוסה יכול לכתוב את האמת הודות לניסיון שרכש. אבל דווקא אדם כזה לא יעשה את זה."
 "למה לא?"

"מפני שלא יעלה על דעתו לעזוב את המערב, שבו אין דיו וקסת. הערבה היא כמו הים. לעולם אין היא משחררת את אהובי לבה. לא, כל כותבי הספרים האלה אינם מכירים את המערב, כי אילו היו מכירים אותו לא היו מזוותרים עליו כדי להכתים בדיו שחור כמה מאות דפים של נייר. זאת ההשקפה שלי, ואני מניח שהיא גם נכונה."

"לא. לדוגמא, אני מכיר אחד שאוהב את המערב ורוצה להיעשות צייד מיומן. אף-על-פי-כן הוא רוצה לחזור מפעם לפעם אל המולדת כדי לכתוב על-אודות המערב."

"ככה? ומי הוא?" שאל והביט בי בסקרנות.
 "אתה כבר יכול לתאר לעצמך."
 "לתאר? לעצמי? ייתכן שאתה מתכוון לעצמך?"
 "כן."

"לכל הרוחות! אתה רוצה, אם כך, להצטרף אל המון כותבי הספרים חסרי התועלת?"

"כנראה."

"אל תעשה דבר כזה, סר! אני מבקש ממך בכל לשון של בקשה! ככה תהרוס את עצמך במהירות; אתה יכול לסמוך עלי בעניין הזה."

"אני מטיל בזה ספק."

"ואני מצהיר בכל תוקף שזאת האמת, ומוכן להישבע אפילו," קרא בלהט.

"יש לך בכלל איושהו מושג על החיים המצפים לך?"

"כמובן. אערוך מסעות כדי להכיר ארצות ועמים, ואשוב למולדתי מפעם

לפעם, כדי להעלות על הנייר, באין מפריע, את השקפותי ואת חוויותי."

"אבל לאיזו מטרה, לכל הרוחות?"

"כדי ללמד את הקוראים שלי, וגם כדי להרוויח כסף."

"לעזאזל! ללמד את הקוראים שלך! וגם להרוויח כסף! סר, יצאת לגמרי

מדתך, אם אינני טועה! הקוראים שלך לא ילמדו ממך שום דבר, כי אתה

בעצמך לא מבין כלום. איך יכול מהגר ירוק כמוך, מהגר ירוק גדול ושמן

שכמותך, ללמד את הקוראים שלו משהו! אתה יכול להיות בטוח שלא תמצא

בכלל קוראים, אפילו לא קורא אחד ויחיד! ותגיד לי רק, בבקשה ממך, למה

אתה רוצה להיות רווק מורה, ועוד המורה של הקוראים שלך, שלא יהיו לך

בכלל! אין מספיק מורים בעולם? אתה מוכרח עוד להגדיל את עדר האנשים

הזה?"

"שמע, סם, מקצוע ההוראה הוא שליחות חשובה מאוד, מקודשת ממש!"

"מה! איש מערב חשוב הרבה יותר, חשוב יותר פי אלף! מי כמוני יודע, כי

אני הייתי איש מערב, בשעה שאתה בקושי הגעת לכאן. לכן, לא יעלה כלל

על הדעת שאתה תהיה המורה של הקוראים שלך! ועוד כדי להרוויח כסף מזה!

איזו מחשבה, איזו מחשבה מטופשת! כמה כבר עולה ספר כזה כמו שאתה רוצה

לכתוב?"

"דולר אחד, שני דולרים, שלושה דולרים, לפי הגודל, אני חושב."

"יפה! וכמה עולה עור של בונה? יש לך מושג בכלל? אם תהיה מציב

מלכודות תוכל להרוויח הרבה יותר ממורה של קוראים, אם יהיו בכלל כאלה,

לרוע מזלם. הרי לא ילמדו כלום מטיפשות. להרוויח כסף! את זה אפשר

לעשות כאן בקלות במערב. בערבה הזאת, ביער העתיק, בין ההרים ועל

קרקעיתו של הנהר, הוא מפוזר בכל השטח. ואילו חיים עלובים תחיה ככותב

ספרים! במקום מי המעיין המשובחים של המערב, יהיה עליך לשתות דיו סמיך

ושחור וללעוס נוצת אווז ישנה במקום רגל דוב או ירך של ביוון. במקום

השמים הכחולים שמעליך תראה רק סיד, ומתחתך, במקום העשב הרך והירוק,

תדרוך על קורות של עץ שמהן תזכה לקבל רק כאבי גב. כאן יש לך סוס, שם

רק כיסא עם כריות קרועות בין הרגליים. כשיוורד כאן גשם, אתה יכול ליהנות

ממתת השמים היקרה בלי שום תיווך, אבל שם אתה פורש מטרייה אדומה, או

1. דני שפירא - טייס שהיה לאגדה.
(מתוך האינטרנט)

דני שפירא - טייס. הטייס הטוב ביותר בארץ, ונחשב לאחד מבין הטייסים הטובים בעולם. שמו יצא לתהילה וסיפורי טיסותיו-הרפתקאותיו המרתקים היו לשם דבר. כמעט כל דבר שעשה שפירא בתחום הטייס, ניתן לתאר כראשון: שפירא הוא בוגר קורס הטיס הראשון של חיל האוויר הישראלי. הוא הטייס הישראלי הראשון שהצליח לחמוק מטיל סאם מצרי, במלחמת ששת הימים. הוא בין הטייסים הראשונים בעולם כולו והטייס הישראלי הראשון שעבר את מהירות מאך 2. הוא אחד מבין הטייסים הראשונים בעולם שהטיסו מיראז' בעל מנוע רקטי, ואחד מהטייסים הזרים הראשונים שהטיסו מיראז' IV נושא פצצות אטום, ועוד... כטייס הניסוי הראשי של חיל האוויר ולאחר מכן של התעשייה האווירית, רשומות בספר הטיסות של שפירא אלפי טיסות נועזות אל הבלתי נודע. בכל ארבעים וחמש שנותיו כטייס פעיל לא נטש מטוס באוויר ואירעה לו תאונת ריסוק אחת בלבד, תוך כדי המראה. שפירא טס על יותר ממאה סוגי מטוסים, ביניהם מסרשמידט, ספיטפייר, אורגן, מיסטר, מיראז', סקיהוק ופנטום. הוא הניחת מטוסי ערבה ווסטווינד במקומות כמו פסגת הר וחוף ים והמריא מרציפי נמל וממשטחים צרים וקצרים ביותר. בהיותו בהשתלמות בצרפת איפשרו לו הצרפתים לטוס על מטוסים חדשים, עוד לפני שטייסים זרים אחרים בחנו אותם. בעבודתו בתעשייה האווירית העביר מטוסים לכל קצווי העולם, לעתים בטיסות מפרכות ובתנאי מזג אוויר בלתי אפשריים, מאקוודור לאלסקה ועד לפפואה גיניאה החדשה. שפירא הטיס, לפעמים בחשאי, גמורה, אנשי צבא וממשל חשובים בארץ ובעולם. כך למשל פגש את אידי אמין, שראה בו "אח" ואף התארח בביתו. בכל מלחמות ישראל, נטל שפירא חלק כטייס קרב ותובלה, ובין המלחמות פיקד, בין השאר, על טייסת הצילום של חיל האוויר, שעסקה בפעילות מודיעינית ומבצעים סודיים, שחלקם מתפרסם עתה לראשונה ואחרים, שעדיין השתיקה יפה להם. לבד בשחקים מגולל את סיפורו המופלא של טייס יחיד ומיוחד במינו, אישיות יוצאת דופן - דני שפירא - שקורות חייו המסעירים שזורים ללא הפרד בתולדות התעופה בארץ.

2. טום וולף – הצוות המובחר

בשנת 1979 פרסם וולף את "החומר הנכון" (The Right Stuff), דין וחשבון על הטייסים, שהיו לאסטרונאוטים הראשונים של אמריקה. אחרי שעקב אחר אימוניהם ואחר מעלליהם הלא-רשמיים, אפילו נמהרים ומסוכנים, השווה את הגיבורים הללו ל"לוחמים בודדים" מתקופה קודמת, שיצאו לקרב למען ארצם. בשנת 1983 נעשה סרט על פי הספר.

הערה אישית: צפיתי בבכורה הישראלית של הסרט (כ-4 שעות) במסגרת הזמנה שקיבלו אנשי המרכז לניסויי טיסה של ח"א (מנ"ט). הספר תורגם לעברית כאשר היועץ המדעי לתרגום הוא מי שהיה מפקד מנ"ט.

3. Stephen Coonts

(born July 19, 1946) is an American thriller and suspense novelist.

Coonts grew up in Buckhannon, West Virginia, a small coal-mining town and earned an B.A. degree in political science at West Virginia University in 1968. He entered the Navy the following year and flew an A-6 Intruder medium attack plane during the Vietnam War, where he served on two combat cruises aboard the USS Enterprise (CVN-65). He accumulated 1600 hours in the A-6 Intruder and earned a number of Navy commendations, including the Distinguished Flying Cross. After the war he served as a flight instructor on A-6 aircraft for two years, then did a tour as an assistant catapult and arresting gear officer aboard USS Nimitz (CVN-68). His navigator-bombardier was LTjg Stanley W. Bryant who later became a Rear Admiral and deputy commander-in-chief of the US naval forces in Europe.

After being honorably discharged from duty as a lieutenant in 1977, Coonts pursued a Juris Doctor (J.D.) degree at the University of Colorado, graduating in 1979. He then worked as an oil and gas lawyer for several companies, entertaining his writing interests in his free time.

He published short stories in a number of publications before writing Flight of the Intruder in 1986 (made into a movie in 1991). Intruder, based in part on his experiences as a bomber pilot, spent 28 weeks on the New York Times bestseller lists in hardcover and launched his career as a novelist. From there he continued writing adventure-mysteries using the character from his first book, Jake Grafton. He has written several other series and stand-alone novels since then, but is most notable for the Grafton books.

Today Coonts continues to write, having had seventeen New York Times bestsellers (out of 20 books), and lives in Las Vegas, Nevada with his wife and son.

Jake Grafton Series

Note: The list below represents Stephen Coonts' suggested reading

1. Flight of the Intruder (1986) - ISBN 0-87021-200-1
2. The Intruders (1994) - ISBN 0671870602
3. Final Flight (1986) - ISBN 0-385-24555-6
4. The Minotaur (1989) - ISBN 0-385-26147-0
5. Under Siege (1990) - ISBN 0-671-72229-8
6. The Red Horseman (1993) - ISBN 0-671-74887-4
7. Cuba (1999) - ISBN 0-312-20521-X
8. Hong Kong (2000) - ISBN 0-312-25339-7
9. America (2001) - ISBN 0-312-25341-9
10. Liberty (2003) - ISBN 0-312-28361-X
11. The Assassin (2008) - ISBN 0-7528-6869-1

Tommy Carmellini Series

Note: The list below represents Stephen Coonts' suggested reading

1. Liars and Thieves (2004) (published as Wages of Sin in UK)
2. The Traitor (2006) (UK Title Traitor)
3. The Assassin (2008) - ISBN 0-7528-6869-1

*Note: Tommy Carmellini also appears in the Jake Grafton novels **Cuba**, **Hong Kong**, **America**, and **Liberty***

Saucer Series

1. Saucer (2002) - ISBN 0-312-28342-3 Softcover
2. The Conquest (2004) - ISBN 0-312-28342-3 Softcover

Deep Black Series with Jim DeFelice

1. Deep Black (2003) - ISBN 0-312-98520-7 Paperback
2. Biowar (2004) - ISBN 0-312-98521-5 Paperback
3. Dark Zone (2004) - ISBN 0-312-98522-3 Paperback
4. Payback (2005) - ISBN 0-312-93698-2 Paperback
5. Jihad (2007) - ISBN 0-312-93699-0 Paperback
6. Conspiracy (2008) - ISBN 0-312-93700-8 Paperback
7. Arctic Gold (2009) - ISBN 0-312-94695-3 Paperback

Other Fiction

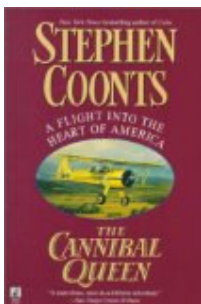
1. Fortunes of War (1998) - ISBN 0-312-18583-9
2. The 17th Day (1999) - ISBN 0-7871-2270-X short story collection
3. Combat (2001) - ISBN 0312871902
4. The Garden of Eden (2006) (writing as Eve Adams) - ISBN 0-312-32363-8

Non-Fiction

1. The Cannibal Queen: A Flight into the Heart of America (1992) - ISBN 0-671-03849-4
2. War In The Air: True Accounts (1996) - ISBN 0-671-88190-6
3. On Glorious Wings: The Best Flying Stories (2003) - ISBN 0-312-87724-2
4. Victory (2003) - ISBN 0-312-87462-6

The Cannibal Queen : A Flight into the Heart of

America - **by Stephen Coonts**



In *The Cannibal Queen*, Coonts turns his storytelling genius to nonfiction with an exultant account of the summer of '91 -- of three glorious months spent exploring America from the cockpit of a 1942 Stearman vintage biplane. Joining the ranks of John Steinbeck and Charles Kuralt, Coonts takes us on an extraordinary adventure, touching down in all forty-eight of the continental United States, from sea to shining sea.

4. Ward Taylor: Roll Back the Sky

Publisher: Popular Library 1957

Published by Allan Wingate (Publishers) Ltd, London. First Impression September 1956 - 363 Pages

This book tells the story of the men who flew the first low altitude fire bombing missions over Japan during WWII. It is a frank and thrilling record of the fears they knew, the hopes they suffered, the comradeship they enjoyed and the price they paid for victory in the air.

Specifically, it tells the story of Captain "Rick" Richardson, a bomber pilot who commanded not only the respect of his crew but the love of two women as well. Richardson's predicament is profoundly human. His loyalty to his wife in America is being undermined by his love for a young nurse on the base island of Saipan, while at the same time he has begun to suspect his own courage in battle.

In this novel the author has managed to cut below the surface into the psychological implications of combat fatigue, war hysteria and the effect on men, island bound, of meeting personable girls. The men that make up the complement of Richardson's crew, other men and officers of the Saipan bomber base, the successive build up of tension on flights designed to pinpoint Japan's war potential in cities combine to make this rivetting reading.

5. Ernest Kellogg Gann

(October 13, 1910 - December 19, 1991) was an aviator, author, filmmaker, sailor, fisherman and conservationist.

Earning a pilot's license, he spent his free time aloft until the Great Depression ended his career in motion pictures. He took his family to California, worked odd jobs at Burbank Airport, and began to write short stories, but soon returned to New York, and, in 1938, began to fly the DC-2 and DC-3 for American Airlines.

Captain Gann flew for American Airlines and later, when a portion of American and other U.S. airlines were absorbed into the U.S. Army Air Corps Air Transport Command during World War II, flew DC-3s, DC-4s and C-87s, the cargo version of the B-24 bomber. These trips took him across the North Atlantic, Africa, South America and India, among others. His travels worldwide would become part of his many novels and screenplays in the years to come. Gann left American Airlines, when it discontinued its wartime international flying. His adventures with Matson Airlines, a new company flying the Pacific to Honolulu, spawned ideas that were developed into one of his best works, **The High and the Mighty**. The High and the Mighty is a 1953 novel by Ernest K. Gann based on a real-life trip that he flew as a commercial airline pilot for American Airlines from Honolulu, Hawaii to Portland, Oregon. Matson Airlines was a venture of the Matson steamship line, but failed to effectively compete with the politically well-connected Pan American. When Matson Airlines folded, Gann began to rely on writing as his full-time occupation (with the occasional foray into other ventures including commercial fishing).

Partial list of Gann's books

- *Sky Roads*, Thomas Y. Crowell Company 1940 Gann's first book. Non Fiction
- *All American Aircraft* 1941 Non Fiction
- *Getting Them Into The Blue* 1942 Non Fiction
- *Island in the Sky*, Viking, 1944
- *Blaze of Noon*, Holt, 1946
- *Benjamin Lawless*, Sloane, 1948
- *Fiddler's Green*, Sloane, 1950
- *The High and the Mighty*, Sloane, 1952
- *Soldier of Fortune*, Sloane, 1954
- *Trouble with Lazy Ethel*, Sloane, 1957

- *Twilight for the Gods*, Sloane, 1958
- *Fate Is the Hunter*, Simon & Schuster, 1961
- *Of Good and Evil*, Simon & Schuster, 1963
- *In the Company of Eagles*, Simon & Schuster, 1966
- *The Song of the Sirens*, Simon & Schuster, 1968
- *The Antagonists*, Simon & Schuster, 1971
- *Band of Brothers*, Simon & Schuster, 1973
- *Ernest K Gann's Flying Circus*, Macmillan, 1974
- *A Hostage to Fortune* (autobiography), Knopf, 1978
- *Brain 2000*, Doubleday, 1980
- *The Aviator*, GK Hall, 1981
- *The Magistrate: A Novel*, Arbor House, 1982
- *Gentlemen of Adventure*, Arbor House, 1983
- *The Triumph: A Novel*, Simon and Schuster, 1986
- *The Bad Angel*, Arbor House, 1987
- *The Black Watch: The Men Who Fly America's Secret Spy Planes*, Random House, 1989

Gann contributed numerous articles to the aviation magazine *flyi*ng. In one series he described his exotic travels with wife Dodie in their Cessna 310, the *Noon Balloon*, so named because of its typical late departure time.

6. Richard Bach

ריצ'רד באך (באנגלית: Richard Bach; נולד ב-23 ביוני 1936 באוק מאפרק, אילינוי), סופר אמריקאי נודע בזכות ספרו ג'ונתן ליווינגסטון השחף.

באך הוא טייס חובב והיה טייס מילואים בחיל האוויר. כמעט כל ספריו סובבים סביב טיסה ותעופה בדרך כלשהי, החל מסיפורי הקצרים הראשונים על טיסה וכלה בספריו הכוללים תעופה כמטאפורה פילוסופית. ספריו כוללים פילוסופיית עידן חדש.

ספרו הרביעי, "ג'ונתן ליווינגסטון השחף" (1970) זכה להצלחה מסחררת, אליה לא הגיעו ספריו האחרים. הספר - שנדחה על ידי מספר רב של הוצאות ספרים - הפך לרב-מכר ושבר את כל שיאי המכירות מאז הספר חלף עם הרוח. בשנת 1972 לבדה מכר הספר כמיליון עותקים באנגלית. ב-1973 עובד הספר לסרט, עם פסקול שחיבר ניל דיאמונד.

באך היה פעיל ברשת האינטרנט בתחילת שנות ה-90 של המאה ה-20, והשיב אישית לכל הדואר האלקטרוני שקיבל, עד שקיבל כמויות דואר רבות מדי מכדי להתמודד איתן. עד לאפריל 2004 הוא גם הפעיל אתר אינטרנט.

באך התגרש מאשתו הראשונה, בטי, ב-1970. אחד מששת ילדיו מנישואים אלה, ג'ונתן באך, פרסם ספר (Father and Son Above the Clouds: A Reunion of), אשר תיאר את ילדותו ללא אב. ב-1977 נישא לשחקנית לולי פאריש, אותה הכיר במהלך הסרטת הסרט "ג'ונתן ליווינגסטון השחף" בשנת 1973. באך חיבר שני ספרים המתארים אותה כידידת נפש, אהבת נצח ותאומה רוחנית שלו. השניים התגרשו ב-1999.

מספריו

1. דו כנפי (1966)
2. ג'ונתן ליווינגסטון השחף (1970) (Jonathan Livingston Seagull)
3. תענועים (1977)
4. גשר מעל ומעבר (1984) (The Bridge Across Forever) –
5. אחד (1989)
6. מתת כנפיים (1989)
7. אין מקום רחוק מידי
8. הבריחה אל הלא בטוח
9. אין דבר מקרי
10. זר לקרקע

ג'ונתן ליווינגסטון השחף: סיפורו של ג'ונתן, שחף שנודה מעדתו לאחר שסירב לחיות כשחף רגיל והתמסר לנפלאות התעופה. הוא מסגל לעצמו יכולות גבוהות, מאמץ רף ציפיות גבוה, והופך, לאחר מותו, לנביא של העדה שממנה נודה, ומראה להם את כל מה שהם מפסידים במלחמה המתמדת על המזון. השחף לומד איך להיות חופשי, שזאת בעצם המטרה והיעד שלו, ותוך כך הוא מלמד שחפים אחרים לעוף, להתרומם, ולהיות חופשיים.

תענועים, או בשמו המלא **תענועים, הרפתקאותיו של משיח בעל כורחו**, הוא ספר מאת ריצ'רד באך העוסק באופן בו אנו רואים את המציאות.

"תענועים" הוא ספרו השישי של באך, אשר ראה אור בשנת 1977, שבע שנים לאחר צאת ספרו המצליח "ג'ונתן ליווינגסטון השחף".

באך מתאר בספר את מפגשו עם דונאלד שימודה. באך ושימודה, שניהם טייסי מטוסים קלים, נפגשים בשדה במרכז ארצות הברית המשמש אותם להטסת אזרחים מעל שמי האזור בו נחתו, עיסוק בו מוצאים שניהם את פרנסתם. שימודה הוא משיח אשר מואס בתפקידו כמשיח, לאחר

שהבין כי בני האדם מעוניינים בעיקר בהופעה ובשעשוע שמאחורי עשיית הנסים ופחות בהבנת המסר שמביא המשיח במעשיו.

שימודה פוגש בריצ'רד ומעביר אליו את הידע שרכש במהלך השנים בעשיית נסים. הוא עושה זאת תוך שימוש בספר בשם "המדריך למושיע" שנמצא עמו, בו מופיעים משפטים אשר אמורים לכוון את הקורא אל ראייה מסוימת של המציאות, התואמת את היותו משיח. המיוחד בספר הוא שעמודיו אינם ממוספרים. הסיבה לכך, על פי שימודה, היא שהספר יפתח בעמוד בו ימצא הקורא את התשובה לשאלות ולספקות אותם העלה בראשו באותו הרגע. בהמשך עובר הספר לרשותו של ריצ'רד.

בספר משולבים ציטוטים רבים אשר לקוחים מתוך "מדריך למושיע". בעזרת ציטוטים אלו נגלה ריצ'רד לעולמו של המשיח. הקורא יכול למצוא בציטוטים אלו אמרות לגבי בחינת המציאות הקיימת ואופן ההתבוננות של אדם על חייו. ציטוטים אלו המובאים בספר מעניקים לו נופך פילוסופי ורוחני.

הספר תורגם לעברית בידי נורית יהודאי. ראה אור בארץ בשנת 1977, בהוצאת כנרת.

A Gift of Wings - by Richard Bach

Richard Bach describes the marvel of flight so well in his easily-digested shorts about airplanes, personal journeys, and philosophy. I almost don't need the book anymore-several of the stories are so easily recalled, not for their context of wings and propellers and runways, but for the enthusiastic care for freedom and self-determination that Bach extends to the reader.

Nothing by Chance - by Richard Bach

Setting out to explore his beliefs in the environment of a simpler time, Richard Bach shares the adventure of one magical summer he spent as an old-fashioned barnstormer flying an antique biplane. The journey is another soaring personal adventure of wonder and insight from the author of Jonathan Livingston Seagull. HC: Macmillan.

Biplane - by Richard Bach

In a sublime journey toward understanding time and space, Richard Bach takes flight through American skies in a 1929 biplane. Soaring from New Jersey to California, he learns to navigate by following railroads and highways, masters the dangers of thunderstorms, and tastes the exhilaration of flying. Biplane describes a magnificent personal quest.

Stranger to the Ground - by Richard Bach

Called "a classic of the men who sail the upper regions of the earth" (New York Times), Stranger to the Ground is the story of a night mission from England to southern France through a harrowing storm that carried Bach close to violent death.

7. Frederick Forsyth.

The Shepherd was an illustrated novella published in 1975. It tells of a nightmare journey by an RAF pilot while flying home for Christmas in the late 1950s. His attempts to find a rational explanation for his eventual rescue prove as troublesome as his experience.

The Shepherd is a 1976 novel by Frederick Forsyth. Forsyth created as an original work as a Christmas gift to his wife after she request a ghost story be written for her. Written on Christmas day, and published near that time a year later, the idea came while trying to think of a setting away from the typical haunted homes, and seeing planes flying overhead. Many have speculated references to preexisting RAF folklore. While Forsyth was a former RAF pilot and could have heard and adapted such a story (either with or without the intent to do so) no references or anecdotal evidence have been put forward to support such claims.

The Shepherd relates the story of a De Havilland Vampire pilot, going home on Christmas Eve 1957, whose aircraft suffers a complete electrical failure en route from RAF Celle in northern Germany to RAF Lakenheath in Suffolk. Lost in fog and low on fuel, he is met and led (or shepherded) to a disused RAF dispersal field by the pilot of a De Havilland Mosquito fighter/bomber of World War II vintage, who has apparently been sent up to guide him in.

His attempts to find a rational explanation for his eventual rescue prove as troublesome as his experience. However, some time after he lands at the airfield - the fictional RAF Minton - he learns that his saviour was Johnny Kavanagh, a wartime RAF pilot who had been stationed at Minton and who had guided crippled bombers home; he disappeared over the North Sea in his Mosquito on his last mission, on Christmas Eve fourteen years before.

Beginning in 1979 the story has been broadcast each year on Christmas eve on the Canadian Broadcasting Corporation (CBC) Radio programme "As It Happens", read by the late Alan Maitland.

The son of a furrier, Forsyth was born in Ashford, Kent. He was educated at Tonbridge School and later attended the University of Granada in Spain [1]. He became one of the youngest pilots in the Royal Air Force, at the age of 19, where he served till 1958. Becoming a journalist, he joined Reuters in 1961 and later the BBC in 1965, where he served as an assistant diplomatic correspondent. From July to September 1967, he served as a correspondent covering the Nigerian Civil War between the region of Biafra and Nigeria. He left the BBC in 1968 after controversy arose over his alleged bias towards the Biafran cause and accusations that he falsified segments of his reports. Returning to Biafra as a freelance reporter, Forsyth wrote his first book, The Biafra Story in 1969.

8. Frank Kingston Smith

A private pilot for many years, Smith also has served as master of ceremonies at air shows throughout the USA. He relocated to the Phoenix, Arizona, area in the 1990s and has continued to work as a host of such events and as a voice-over artist.



'Weekend Pilot' Now Borne on Better Wings

Frank Kingston Smith passed away Wednesday morning. He was 84. He worked with Naval Intelligence, and was on a PT boat crew in WWII; later he became a successful attorney in Philadelphia. He married Marianne Hiller, and they had three sons... all pilots.

Mr. Smith, though, is best-known for a hobby of his that got out of hand: flying. He started taking flying lessons in 1955. Two years later, he wrote the first of his many aviation books: *Weekend Pilot* introduced thousands to the pure joy of flying, and started many a career. When he moved up to high-performance aircraft, he wrote about that, too: *Flights of Fancy* let thousands more see the challenge of faster flying through Frank's eyes, and through his talented typewriter. Two years later, his third book, *I'd Rather Be Flying*, chronicled his getting the coveted multi-engine ticket.

In 1965, Mr. Smith went to Washington, as the elected Executive Director of the National Aviation Trades Association (NATA).

He stayed active in law, and co-founded the Lawyer Pilots Bar Association, in 1959. In the '60s, he started writing for *Flying Magazine*; and several years later, in the 1970s, he became a regular in the pages of *AOPA Pilot*. By the late 1970s, he was writing for EAA's *Sport Aviation*.

ANN talked with Frank Kingston Smith, the son.

The younger man of the famous name, himself famous in aviation as "One FINE Announcer," was doing just that -- announcing -- back on the circuit, after just a day to mourn. His schedule, his wife Linda told us, "hasn't given him time to grieve."

Frank was wrung-out, but committed; the show must go on. "I'm OK; I'm at NAS Oceana doing a show," he told us during a brief break. That schedule won't let up: "Next week, I'll be at Reno."

Middle brother Doug, a VP of Bombardier Business Aircraft, has a similarly-trying schedule. "He's in Vero Beach (FL -- the senior Smiths' home) right now, but he's about to have to go to England," Frank noted.

No "Senior" and "Junior"

Frank told us that his Dad didn't want to use the title, 'senior.' "'Fearless' said he's be damned if he'd ever use 'senior,' because it made him sound old," Frank (junior) said. "I used 'junior' on just one job. I dropped the 'junior' when I went to New York, in 1971." The confusion that lack of formal differentiation sometimes caused, hasn't stopped. Right up to this week, he said, "We still got each other's mail. ...Until two days ago, there were just two Frank Kingston Smiths in the country, according to the IRS." Frank reflected, his sense of humor buoying a tired body: "Now I'll probably get twice the mail from *them*..."



Linda added that she sometimes got caught up in the confusion, too. "We [she and her husband, the younger Frank] would be at an airshow, and someone would always ask Frank to sign a book... one of his father's books." The influence of Frank (senior) and his writing was always part of any airshow crowd. "'He's the one who got me flying.' We heard that all the time," she said. Youngest son Greg, is retired, and himself is a pilot -- with two daughters and a grandson.

Frank Kingston Smith didn't stop writing in the 1970s.

He wrote a historical account of Harold Pitcairn, *Legacy of Wings*, in 1981; he also wrote another historical book that year: *Aviation and Pennsylvania*. Then, in 1982, Random House assembled a compendium of Frank's first three books, and issued *Weekend Wings*.

A member of AOPA and the Quiet Birdmen, Smith was also a goodwill ambassador for Piper during the late 1980s, sharing his enthusiasm with civic groups and spellbound children all over the country. In 1997, he received aviation journalism's prestigious Max Karant Lifetime Achievement Award from the AOPA; and in 1999, he was awarded the Elder Statesman Aviation Award from the National Aeronautic Association, "for his significant contributions to aviation." His passing has left a hole in the soul of aviation, that will long in healing.

A private service is planned.

Note: As a young aviation writer who had read much of what he'd done, Frank was an idol of mine. Shortly after meeting the man, he befriended me and became a constant source of encouragement, guidance, insight, advice and great humor. Frank was an overly generous soul who was innately kind,

always fair and talented beyond measure. I will SO miss this man... a true giant in accomplishment, but always "one of the guys" in every face to face meeting we ever had. Aviation has lost an amazing presence and a powerful advocate... and I have lost a valued friend. God bless you, Frank... -- Jim Campbell, ANN Editor-In-Chief

9. Antoine de Saint Exupéry

Antoine de Saint Exupéry



Born	29 June 1900, Lyon, France
Died	31 July 1944 (aged 44). Offshore, south of Marseilles, France
Occupation	Aviator, Writer
Nationality	France
Writing period	1929-1948 (posthumous)
Genres	Autobiography, Belles-Lettres, Children's Literature
Spouse(s)	Consuelo Gómez Carillo de Saint Exupéry, (1931-death)

Antoine de Saint-Exupéry (pronounced [ɑ̃twaŋ də sɑ̃tɛgzypɛʁi]) (29 June 1900—31 July 1944) was a French writer and aviator. He is most famous for his novella *The Little Prince*, and is also well known for his books about aviation adventures, including *Night Flight* and *Wind, Sand and Stars*.

He was a successful commercial pilot pre-war, joining the Armée de l'Air (French Air Force) on the outbreak of war, flying reconnaissance missions until the armistice with Germany. Following a spell writing in the United States, he joined the Free French Forces. He went missing on a reconnaissance flight over the Mediterranean in July 1944.

Early years

Antoine Jean-Baptiste Marie Roger de Saint Exupéry was born in Lyon to an old family of provincial nobility, the third of five children of Marie de Fonscolombe and Viscount Jean de Saint-Exupéry, an insurance broker who died before his son was even four.

After failing his final exams at preparatory school, Saint Exupéry entered the École des Beaux-Arts to study architecture. In 1921, he began his military service with the 2nd Regiment of Chasseurs (light cavalry), and was then sent to Strasbourg for training as a pilot. The following year, he obtained his license and was offered transfer to the air force. Bowing to the objections of the family of his fiancée—the future novelist Louise Leveque de Vilmorin—he instead settled in Paris and took an office job. The couple ultimately broke off the engagement, however, and he worked at several jobs over the next few years without success.

By 1926, Saint Exupéry was flying again. He became one of the pioneers of international postal flight, in the days when aircraft had few instruments. Later he

complained that those who flew the more advanced aircraft had become more like accountants than pilots. He worked on the Aéropostale between Toulouse and Dakar.

Writing career

Saint Exupéry's first story, "L'Aviateur" ("The Aviator"), was published in the magazine *Le Navire d'Argent*. In 1929, he published his first book, *Courrier Sud* (*Southern Mail*); his career as aviator was also burgeoning, and that same year he flew the Casablanca/Dakar route. Antoine became the director of Cape Juby airfield in Río de Oro, Morocco. In 1929, Saint Exupéry moved to Argentina, where he was appointed director of the Aeroposta Argentina Company. This period of his life is briefly explored in *Wings of Courage*, an IMAX film by French director Jean-Jacques Annaud.

In 1931, *Vol de Nuit* (Night Flight) —the first of his major works and winner of the Prix Femina—was published and made his name. It covers his experiences with the Aéropostale. That same year, at Grasse, Saint Exupéry married Consuelo Suncin (née Suncín Sandoval), a widowed Salvadoran writer and artist. It would be a stormy union, as Saint Exupéry traveled frequently and indulged in numerous affairs, most notably with the Frenchwoman Hélène (Nelly) de Vogüé. De Vogüé became Saint Exupéry's literary executrix after his death, and also wrote a Saint Exupéry biography under the pseudonym Pierre Chevrier.

Desert crash

On 30 December 1935 at 14:45 after a flight of 19 hours and 38 minutes Saint Exupéry, along with his navigator, André Prévot, crashed in the Libyan Sahara desert en route to Saigon. Their plane was a Caudron C-630 Simoun n°7042 (serial F-ANRY). The crash site may be the Wadi Natrun. The team was attempting to fly from Paris to Saigon faster than any previous aviators, for a prize of 150,000 francs. Both survived the landing, but were faced with the prospect of rapid dehydration in the Sahara. They had no idea of their location. According to his memoir, *Wind, Sand and Stars*, their sole supplies were grapes, two oranges, and a small ration of wine. What Saint Exupéry himself told the press shortly after rescue was that the men only had a thermos of sweet coffee, chocolate, and a handful of crackers, enough to sustain them for one day. They experienced visual and auditory hallucinations; by day three, they were so dehydrated they ceased to sweat. Finally, on day four, a Bedouin on a camel discovered them, saving Saint Exupéry and Prévot's lives. Saint Exupéry's fable *The Little Prince*, which begins with a pilot being marooned in the desert, is in part a reference to this experience.

American sojourn and *The Little Prince*

Saint Exupéry continued to write and fly until the beginning of World War II. During the war, he initially flew a Bloch MB.170 with the GR II/33 reconnaissance squadron of the Armée de l'Air. After France's 1940 armistice with Germany, he traveled to the United States. The Saint Exupérys lived in a penthouse apartment at 240 Central Park South in New York City and a rented mansion in Asharoken on Long Island's north shore between January 1941 and April 1943, and also in Quebec City in Canada for a time in 1942.[6][7] He wrote *The Little Prince* in Asharoken in mid-to-late 1942; the manuscript was completed by October.

Disappearance in flight

Following his nearly twenty-five months in North America, Saint Exupéry returned to Europe to fly with the Free French Forces and fight with the Allies in a Mediterranean-based squadron. Then 43, he was older than most men assigned such duties; he also suffered pain, due to his many fractures. He was assigned with a number of other pilots to P-38 Lightnings, which an officer described as "war-weary, non-airworthy craft."

Saint Exupéry's final assignment was to collect intelligence on German troop movements in and around the Rhone Valley preceding the Allied invasion of southern France. On the evening of 31 July 1944, he left from an airbase on Corsica, and was never seen again. A woman reported having watched a plane crash around noon of August the first near the Bay of Carqueiranne off Toulon. An unidentifiable body wearing French colors was found several days later and buried in Carqueiranne that September.

Literary works

While not precisely autobiographical, much of Saint Exupéry's work is inspired by his experiences as a pilot. One exception is *The Little Prince*, a poetic self-illustrated tale in which a pilot stranded in the desert meets a young prince from a tiny asteroid. *The Little Prince* is a philosophical story, including societal criticism and remarking on the strangeness of the adult world.

- *L'Aviateur* (1926)
- *Courrier Sud* (1929) (translated into English as *Southern Mail*)
- *Vol de Nuit* (1931) ([*Night Flight*](#))
- *Terre des Hommes* (1939) (*Wind, Sand and Stars*) - Grand Prix du roman de l'Académie française
- *Pilote de Guerre* (1942) (*Flight to Arras*)
- *Le Petit Prince* (1943) (*The Little Prince*)
- *Lettre à un Otage* (1944) (*Letter to a Hostage*)
- *Citadelle* (1948) (*The Wisdom of the Sands*), posthumous, ISBN 9780226733722
- *Lettres de jeunesse* (1953), posthumous
- *Carnets* (1953), posthumous
- *Lettres à sa mère* (1955), posthumous
- *Écrits de guerre* (1982), posthumous
- *Manon, danseuse* (2007), posthumous
- *Lettres à l'inconnue* (2008), posthumous

10. Duane Cole

1996



Duane Cole took his first flying lesson on Christmas Day 1937, got his private license in 1938, his commercial license in 1939, and his instructor rating in 1940. That was also the year he flew his first air show. In the next 15 years, he taught aerobatics to Civilian Pilot Training Program students, Royal Air Force

Cadets, and United States Army Air Force Cadets.

With his brothers Marion, Arnold and Lester, he formed the Cole Brothers Air Circus. But, afraid of infringement on the name of the Cole Brother Circus, they quickly changed the name to The Cole Brothers Airshow. Due to his friendship with Paul Poberezny, Duane became one of twelve members at a meeting held in January 1951 for the purpose of organizing a pilots' association. In 1953, that association was named the Experimental Aircraft Association (EAA).

Duane's wife Judy became his air show wing rider in 1957. In 1962, Duane won the National Aerobatics Championship, and was named to the U.S.A. team that competed in Budapest, Hungary for the World Championship. In January 1963, at his Phoenix 100 Air Race, he introduced an Indy-type pace plane. He used the same start at the Pendleton 100 Air Race for Jack Brown in 1964. That same year, he put together and ran the Reno Air Races, using the same start for the unlimited race, and won the National Aerobatic Championship once again. He served as Director of the Reno Air Races through 1967.

After 1967, Duane ran an aerobatic school for the next twenty years. He was inducted into the State of Illinois Aviation Hall of Fame in 1983 and the International Aerobatic Hall of Fame in 1987. In 1996, he was inducted into the ICAS Foundation Hall of Fame and was also the recipient of the ICAS Sword of Excellence.

Duane Cole has written nine books, been on nearly 1,500 airports (a world record) in 47 states, 10 foreign countries and two U.S. territories. He has lectured throughout the country and brags about having 30,000 hours of flying time, but doesn't know how to turn a radio on!

Regretfully, Duane Cole passed away in February 2004 at the age of 83. His wife, Judy, died in June of the same year.

1. Roll Around A Point by Cole Duane Conquest of lines and symmetry by Duane Cole (Paperback - 1970)
2. Roll Around a Point by Duane Cole (Paperback - 1976)
3. Vagabond Cub by Duane Cole (Hardcover - Jan 1, 1967)
4. Happy Flying, Safely by Duane Cole (Paperback - 1977)
5. AIRPORT MEMORIES . . . more than 1400 airports in a Lifetime by Duane Cole (Hardcover - Jan 1, 1997)
6. Airport memories: More than 1400 airports in a lifetime by Duane Cole Conquest of Lines and Symmetry by Duane Cole (Paperback - 1970)
7. Conquest of Lines and Symmetry by Duane Cole (Paperback - Jan 1, 1970)
8. Conquest of Lines and Symmetry: Aerobatics by Duane Cole (Paperback - Dec 1990)
9. The Flying Coles by Cole Duane (Paperback - 1974)

11. איתמר נוינר - שעה שש כרגיל- סיפורים של טייס מיראז

מחבר : איתמר נוינר

פורסם ב:- נובמבר 11 2007 ,

סיפורו של טייס מיראז "בחיל האוויר הישראלי. איתמר נוינר טס במיראז" (ואחר כך בכפיר) במשך 16 שנים ואסף חוויות למכביר, אותן הוא מתאר בסיפוריו. איתמר השתתף במלחמת ששת הימים, מלחמת ההתשה, מלחמת יום-הכיפורים ומבצע ליטני, ומספר כאן את חוויותיו מן המלחמות. אבל הדגש בספר אינו על סיפורי קרבות מסמרי שיער, אלא על סיפורים אישיים מחיי היום-יום של טיס מיראז" בחיל האוויר. סגנונו האישי והישיר של המחבר סוחף את הקורא אל תוך חווית הטיסה. כך הקורא נעשה שותף לתחושת המתח, המאמץ וההנאה העילאית מכושר התימרון ומהירותו האדירה של מטוס הקרב העל-קולי הוא לוקח אותנו לטיסתו הראשונה במיראז", לקרבות אימונים נגד חבריו לטיסת ונגד חברים מטיסת אחרת, טיסות ניסוי ומבחן, טיסות לילה, ועד לטיסתו האחרונה בכפיר. ולבסוף, הוא מתאר קרב מסוג אחר אותו הוא נהנה לעשות עד עצם היום הזה

מפקד חיל האוויר

הקדמה

שנות השישים היו שנים מלאות פעילות, יצירה ועניין, בחיל האוויר הישראלי ובמיוחד במערך הקרב, שהתגלה במלוא עוצמתו במלחמת ששת-הימים .

בספר זה מתוארים לראשונה דפים מספר הטיסות, טיסות שגרתיות לצד קרבות וקשיים. תחושות, חששות ולחצים, בחיי טייס בטיסת קרב של חיל האוויר .

איתמר מודה שהתלבט שנים ארוכות, אך בסופו של דבר הוציא מתחת לידי יצירה שלא הייתה מביישת סופרים מקצועיים .

חיל האוויר עני מאד בסיפורים וספרים המתארים את ההווה, חיי היום -יום ותיאורי הקרבות. ספר זה פותח צוהר לעולם צוותי האוויר - טייסי הקרב, אורח חייהם ואורח חשיבתם על הקרקע ובאוויר. חיל האוויר מברך על היזמה, הכתיבה והפרסום ובטוח בתרומתו של הספר לחינוך דורות נוספים של לוחמים באוויר .

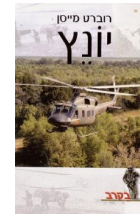
אביהו בן נון, אלוף

מפקד חיל האוויר

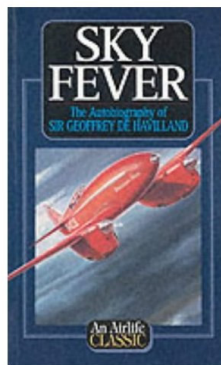
12. יונץ - רוברט מייסן

הוצאת משרד הביטחון

משחר נערותו חלם רוברט מייסן להטיס מסוקים, וצבא ארצות - הברית נתן לו את ההזדמנות לכך. הוא שלח אותו לווייטנאם, ושם ביצע במשך שנה יותר מאלף משימות קרביות כטייס מסוק ביחידות הסער האוויריות האמריקניות. בספר יונץ מגולל רוברט מייסן ממבט הציפור את סיפורו האישי כטייס מסוק קרב בראשיתה של מלחמת וייטנאם ואת חוויית האימה המתעצמת מול אויב דל אמצעים, אך נחוש בדעתו לנצח. מעל לכל מזדקרת הטרגדיה של טייס קרבי נועז, שאינו מאבד מאומץ ליבו גם כשברורה לו איוולתה של המלחמה שהוא משתתף בה.



13. Sky Fever

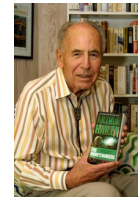


a. **Sky Fever: The Autobiography of Sir Geoffrey De Havilland**
by Sir Geoffrey De Havilland (Author)

b. **Sky Fever: And other stories**
(1953)

A collection of stories by
Captain W E Johns

14. ארתור היילי



אי אפשר לנבא את העתיד וגם על העבר לא תמיד ניתן להסתמך .

....
 " ספרו הראשון לא באמת נכתב על ידי אלא התבסס על תסריט טלוויזיה שכתב התבסס על רעיון שעלה במוחו בעת טיסה בין עירונית בקנדה בנוסע ב-1955 : מה יקרה למטוס שבו שהה אם שני הטייסים שבו יאכלו אוכל (דגים) מורעל? האם אדם בעל ניסיון בהטסת סוג מטוסים שונים מטוסים מלחמה קלים כמו היילי יאלץ להטיס את המטוס ולהנחיתו?

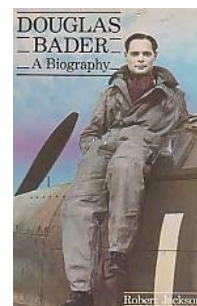
כאשר ירד היילי מהטיסה היה לו רעיון לסיפור שלם שאותו כתב במשך תשעה ימים כתסכית טלוויזיה מצליח עבור הטלוויזיה הקנדית בשם "טיסה בצל סכנה" (שבו כיכב ג'מס דוהאן שהפך למפורסם בעתיד בתפקיד המהנדס סקוטי בסדרת הטלוויזיה "מסע בין כוכבים") ששינה את חייו . התסריט הפך גם לסרט מצליח בשם " שעת האפס " . הסיפור זכה סך הכל ללא פחות מחמשה גירסאות מוסרטות בטלוויזיה ובקולנוע כולל אחת בגרמנית ובתוספת גם לגרסה שישית פארודיה מפורסמת לקולנוע . .
 הספר שהופיע ב-1958 שהתבסס על הסרט נכתב בידי סופר מקצועי בשם ג'ון קסטל שרק נעזר בהיילי חסר הניסיון הפך לבסט סלר אלא שהיילי לא כתב אותו. הוא סיפר " כאשר קראתי את הספר כעסתי על עצמי : מדוע לא עשיתי זאת בעצמי ?"



המהדורה העברית הראשונה בהוצאת "עידית" של הספר הראשון של היילי .

הספר תורגם לעברית ב-1959 בידי בצלאל גילאי ושוב במהדורה חדשה יותר של הספר שהופיעה בעברית ב-1977 בתרגום ישראלה דורי. מאחר שהיילי כבר הפך בשלב זה למחבר רבי מכר ידוע רק שמו מופיע על הכריכה אם כי לא הוא היה המחבר האמיתי .

מתוך ויקיפדיה, האנציקלופדיה החופשית



דאגלס באדר על כריכת ספר ביוגרפי עליו

Group Captain Sir Douglas Robert Steuart Bader, CBE, DSO and Bar, DFC and Bar, FRAeS, DL, RAF;

(1910 - 5 בספטמבר 1982), "הטייס הקיטע", היה טייס קרב מהולל של חיל האוויר המלכותי הבריטי (RAF) במלחמת העולם השנייה, שהפך לסמל לתעוזה ולנחישות שהפגינו הטייסים הבריטים במהלך הקרב על בריטניה, בשל העובדה שהמשיך לטוס כטייס קרבי למרות שאיבד את שתי רגליו בתאונה אווירית, בגיל 21.

רקע

דאגלס באדר נולד בלונדון בשנת 1910, לאביו, פרדריק באדר, מהנדס אזרחי, ולאמו, ג'סי באדר. הוריו נפגשו בהודו בה בילה באדר את שנות חייו הראשונות. בשנת 1913 חזרה המשפחה לאנגליה. בשנת 1914 גויס האב לשירות במלחמת העולם הראשונה. בשנת 1917 נפצע האב קשה, ובשנת 1922 מת מפצעיו. לאחר מכן נישאה אמו של באדר בשנית לכומר בשם הובס.

גיבורי הילדות של באדר היו אלופי הטיס של מלחמת העולם הראשונה. דודתו, אחות אמו, נישאה לטייס קרבי, והוא חלם בעצמו להיות יום אחד טייס. הוא בילה זמן רב בבית דודיו. דודו, סיריל ברג' היה ממייסדי מכללת התעופה המלכותית בקורנוול, ובאדר נהג לבלות שעות בצפייה במטוסים הממריאים. לאחר שזוכה במלגת לימודים בבית הספר סט. אנדריוס באוקספורד שם למד גם גיבור מלחמה בריטי אחר גאי גיבסון, הוא התקבל, בשנת 1928 למכללה של פרחי טיס של חיל האוויר המלכותי בקורנוול, שם הצטיין בספורט, ואף הפך לאלוף איגרוף וקפטן נבחרת הרוגבי.

בשנת 1930 סיים בהצלחה את לימודי הטיס וקיבל דרגת קצונה. שנה לאחר מכן נבחר לטוס ברביעייה האווירונאוטית של חיל האוויר המלכותי, שם הפליא בלהטוטים עוצרי נשימה שזכו לשבחים מפליגים בעיתונות של אותה התקופה. אך לצד היכולת הווירטואוזית שלו כטייס, התבלט באדר כטייס הרפתקן, חסר משמעת וחסר מעצורים, שלא הקפיד על כללי הבטיחות בכל הנוגע לטיסה נמוכה, תכונה שעליה שילם מחיר אישי כבד.

התאונה והשיקום

ב-14 בדצמבר 1931, לאחר שכבר צבר 500 שעות טיסה סולו, הוא ביצע בניגוד להוראות הבטיחות, במסגרת טיסת ראוור, לולאות מתחת לגובה המותר, 305 מטרים: הוא ירד עם מטוס הבולדוג שלו לגובה של תשעה מטרים בלבד, פגע באחת מכנפיו בקרקע, והתרסק. באורח פלא הוא נותר בחיים, אך רגלו הימנית נכרתה מעל לברך ורגלו השמאלית נכרתה מעט מתחת לברך.

לאחר שהחלים ולמד ללכת בכוחות עצמו, הוא שוחרר מחיל האוויר והפך לפקיד בחברת הנפט של, הדבר האחרון אותו רצה לעשות. ב-1935 הוא נשא לאשה את בחירת לבו תלמה אדוארדס, אך רק עם פרוץ מלחמת העולם השנייה התאפשר לו לשוב אל אהבתו האמיתית - הטיסה. עקשנותו, יחד עם המחסור החמור בטייסים מנוסים, סייעו לו להתגבר על ההתנגדות מצד חיל האוויר המלכותי. לאחר שקיבל אישור רפואי הוא חויל מחדש, בנובמבר 1939 וגויס לטייסת הקרב 222. באדר שותף במבצע דינמו לפינוי כוח המשלוח הבריטי מדנקרק, שם רשם לעצמו את הפלת המטוס הגרמני הראשון, מסרשמידט 109.

אגדה מעופפת

בעקבות הצטיינותו בקרבות קודם באדר לדרגת מפקד טייסת 242, שהורכבה מטייסים קנדים, ואשר ספגה אבידות כבדות בקרבות אוויר מעל צרפת. באדר הצליח לשקם את הטייסת במהירות, ובקרוב הרציני

הראשון שלה תחת פיקודו היא רשמה הצלחה מזהירה. ב-30 באוגוסט 1940 הפילה הטייסת 12 מטוסי קרב גרמניים. באדר עצמו רשם לעצמו הפלת מסרשמידט 110. באדר פיתח אסטרטגיית לחימה של העלאה לאוויר של עשרות מטוסי קרב בעת ובעונה אחת, כדי ליצור עליונות מספרית בזירת הלחימה. השיטה הוכיחה את עצמה ביירוט מטוסי קרב והפצצה גרמניים, בייחוד לאחר שסיימו את משימתם ופנו לחזור אל בסיסיהם בצרפת. בבריטניה העריכו כי הגרמנים דחו את תוכניות הפלישה שלהם לאי הבריטי עקב הצלחת חיל האוויר המלכותי. בקיץ 1941 באדר כבר הגיע למקום החמישי בקרב טייסי חיל האוויר המלכותי בכל הזמנים, במספר ההפלות. הוא הצליח להפיל עד אז 28 מטוסים גרמניים (לפי ספירתו האישית, "הבלתי רשמית"), הוא זכה בעיטורים וקודם לתפקיד מפקד כנף.

תקופת השבי

הקריירה הצבאית שלו קיבלה תפנית בשעה שמתוס הספיטפייר שלו הופל ב-9 באוגוסט 1941 בצפון צרפת. תחקירים שנעשו במרוצת השנים מעלים את הסברה שבאדר הופל מ"אש ידידותית" של אחד מטייסיו, אם כי באדר עצמו סבר כי התנגש במטוס אויב.

לאחר שצנח בשלום נלכד על ידי הגרמנים. לאחר שנשבה הוחזק זמן מה בעיירה הבלגית סנט אומר, שם היה קבור אביו. במהלך שהותו בעיירה הופגש עם אלוף הטיס הגרמני אדולף גאלאנד, אשר אף לקח אותו לסיור בתא הטייס של מטוס מסרשמידט 109. באדר ניסה להימלט משבוי פעמים רבות, ובכל פעם נתפס. לאחר ששהה במחנות מעבר שונים הועבר למחנה בליבק בו הוחזקו כארבע מאות קצינים בריטים, חלקם טייסים. לאחר מכן הועברו השבויים במחנה למחנה בוארבורג, מכלאה גדולה יותר שהכילה שלושת אלפים שבויים, ולאחר מכן למכלאה בלאמסדרוף, בה הוחזקו עשרים אלף שבויים. בכל אחד מן המקומות גילה אופי סרבני, לא שיתף פעולה עם שוביו, והיה פעיל בארגון בריחות. כתוצאה מכך הועבר לטירת קולדיץ, שהפכה למחנה שבויים בעל דרגת סיווג גבוהה ביותר, שהבריחה ממנו נחשבה לכמעט בלתי אפשרית.

אחרית דבר

באדר שוחרר מהשבי רק עם סיום המלחמה, כאשר אזור קולדיץ נכבש על ידי צבא ארצות הברית. לאחר מספר ימים שב לבריטניה. בספר הטיסות של הטייסת שלו רשם את טיסתו האחרונה משנת 1941 בתוספת ההערה: "טיסה נאה ליד באטון. הפלתי מטוס 109 אחד והתנגשתי עם אחר. שבוי מלחמה. שני מטוסי 109 הושמדו. סך הכול מטוסי אויב מושמדים: 30". עטור תהילה, התכבד בהובלת מטס הניצחון הענק בשמי לונדון. בחודש מרץ 1946 שוחרר מן ה-RAF. באדר התחיל לעבוד עבור חברת הנפט של, וחידש את התעניינותו במשחק הגולף בו הצליח להגיע להישגים. בתחילת שנות ה-50 כתב הסופר הבריטי פול בריקהיל שהתמחה בכתיבה על נושאי תעופה (בין היתר כתב את הביוגרפיה של גאי גיבסון) ביוגרפיה של באדר שהפכה לרב מכר בבריטניה ובעולם כולו. הספר "מרקיע שחקים" תורגם גם לעברית. לאחר פרישתו מן הצבא, סירב באדר להצעות בתחום הפוליטיקה, אך לא נמנע מלהביע את קולו בענייני השעה, לרוב לצד הימין השמרני, ולעתים אף ימינה מכך, כגון הבעת תמיכה במשטרו של איאן סמית' ברודזיה.

לאחר מות אשתו הראשונה תלמה, נישא באדר בשנית לג'ואן מורי.

בשנת 1976 קיבל תואר אבירות בשל שירותיו והעידוד שנתן לקטועי הגפיים, ועבודתו הציבורית למען הנכים. בתקופה זו לקה בלבו, ועומס העבודה החמיר את מצבו. באדר נפטר מהתקף לב ב-5 בספטמבר 1982 בגיל 72.

רגליו התותבות של באדר מוצגות לראווה במוזיאון ה-RAF בסטאפורד, אך מוזיאון זה אינו פתוח לקהל הרחב.

אחד ההסברים שניתנו לכישורי הטיסה והקרבת יוצאי הדופן שלו היה שדווקא נכותו נתנה לו יתרון על פני טייסים אחרים, משום שהוא יכול היה לסבול ביתר קלות את תופעת הג'י המפורסמת, שבה, כתוצאה מהתמרונים האוויריים במהירויות גבוהות, הדם זורם לעתים מהראש לחלקים שונים בגוף, בעיקר לרגליים, וגורם ל"בלקאאוט". מאחר שבאדר היה קטוע רגליים, התופעה פגעה בו פחות.

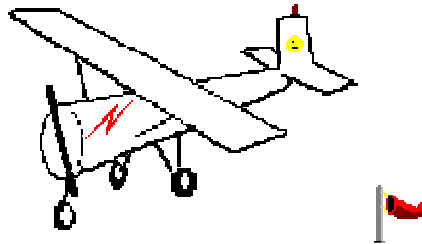
לקריאה נוספת

פול בריקהיל, **מרקיע שחקים - קורות חייו של דוגלס באדר**, הוצאת אנקור, 1955, תרגם ארנון בן נחום.

Bader, Douglas. Fight for the Sky: The Story of the Spitfire and Hurricane. Ipswich, Suffolk, UK: W.S. Cowell Ltd., 2004. ISBN 0-304-35674-3.

Brickhill, Paul. Reach for the Sky: The Story of Douglas Bader DSO, DFC. London: Odhams Press Ltd., 1954. ISBN 1-55750-222-6.

**Gene & Sue's
Electric Flying Machine
Aviation Bookstore**



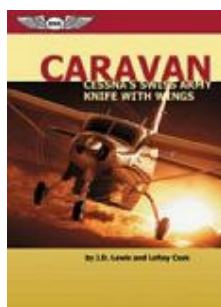
Confessions of a Pilot - by Gene Seibel

Read the account of a pilot and his twenty year love affair with flying. Explore 170 pages of memories, dreams and fears, spanning two decades of adventures in his beloved 1958 Piper Tri-Pacer. Whether you are a pilot who may have found yourself in this pilot's shoes, an aspiring pilot looking for insight, or someone who simply believes the spice of life is going beyond ordinary, everyday, earthbound activities, this is a book for you. [Author's Website](#).



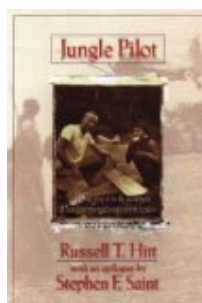
Dogs Don't Fly - by David Wilson

Nevell was not like other dogs. He knew that he was expected to become a farmer like his father. However, the little beagle dreamed of finding his own path to happiness. He longed for adventure. He had often wondered how the cats could fly through the air. He made a decision to do what no dog had ever done. Patch was an old tom cat and lived a solitary life. One day Nevell came into his life. He knew the place that cats and dogs held in society. However with age and wisdom comes a greater understanding of the world. Patch would challenge the belief that "Dogs don't fly." This small act would change what the whole world believed to be unchangeable. It would prove that anything was possible. [Author's Website](#).



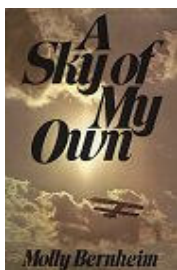
Caravan: Cessna's Swiss Knife With Wings - by J.D. Lewis

From its colorful history to its innovative yet conventional aircraft systems, this chronicle details the entire story of the Cessna Caravan, a single-engine propjet. Introduced in 1985, this utility aircraft with a gargantuan engine is a rugged, reliable, and versatile plane that is fully explored in this record. Entertaining and enlightening, this examination of the plane that operates in more than 70 countries and is often referred to as "the flying SUV" contains interesting pilot stories, historical anecdotes, and dozens of expert flying tips that cover everything from preflight troubleshooting to executing smooth landings.



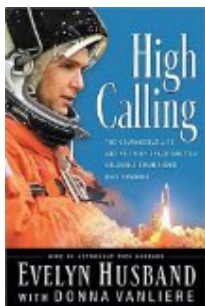
Jungle Pilot - by Russell Hitt

In 1956, pilot Nate Saint and four other missionaries were killed in Ecuador by the Wadani(Auca) Indians they had come to serve. See how Nate faced and solved the many problems unique to jungle flying. Now Nate's gripping story of faithful service for Christ is brought up to date through the epilogue written by his son, Steve. This is the story on which the movie End of the Spear is based.



A Sky of My Own - by Molly Bernheim

Simple honest words from a lady who started scared of her husband's flying, and ended up as an instructor. From the 1950's, when married biochemistry teachers didn't hang out at the local airport and fly little planes, comes a book of what it feels like to fly. Wonderfully written, you are in the cockpit for spins, solo, exams and long flights. The private terror, the open joy. Absorbing reading.



High Calling - by Evelyn Husband

Evelyn Husband describes how her husband, Rick, commander of the ill-fated space shuttle Columbia, grew up longing to be an astronaut; how his dream came true; and how it ended with his death in Columbia's explosion in February 2003. But this is at its heart a story of Christian faith; as Rick's career developed, he grew from a nominal believer into one who would write, in the last day of his journal, "Lord-I want to do Your will and I want to be a godly man."



Flight of the Gin Fizz - by Henry Kisor

The acclaimed author of Zephyr and What's That Pig Outdoors? confronts his midlife blues by piloting a small plane across America--an unforgettable voyage of self-discovery and high adventure. Fans of Zephyr will find Kisor to be the same, good-humored tour guide, and the cast of characters he meets to be as colorful and varied as the American landscape over which he travels.



Zero 3 Bravo - by Mariana Gosnell

With all the exhilaration that comes from being up in the sky alone, with the warmth that comes from being on the ground with the people at small airports, former Newsweek reporter Mariana Gosnell tells the story of her three-month adventure in her single engine tailwheel airplane, Zero Three Bravo. Every takeoff is an adventure and every anecdote brings readers closer to falling in love with flying.



Flight of Passage - by Rinker Buck

Writer Rinker Buck looks back more than 30 years to a summer when he and his brother, at ages 15 and 17 respectively, became the youngest duo to fly across America, from New Jersey to California. Having grown up in an aviation family, the two boys bought an old Piper Cub, restored it themselves, and set out on the grand journey. Buck is a great storyteller, and once you get airborne with the boys you find yourself absorbed in a story of adventure and family drama.



Fire and Air - by Patty Wagstaff

Wagstaff spent the first 30 years of her life surviving a dysfunctional family, an abusive marriage, and the counterculture. She then learned to fly with such authority that she won the U.S. National Acrobatic Championship thrice and became an acknowledged leading figure in airshow displays and competitive acrobatics. She describes her earlier years but then she and the book take to the air, delivering a classic flyer's narrative and imparting far more genuinely interesting information about modern acrobatic competition, its people and machines, and Wagstaff herself.

19/09/2005

אנשים מופלאים במכונות מעופפות – על הרצאתו של קים "אודיסיאה בחלל"

בטח כבר גיליתם שאני פריק של הרצאות תעופתיות. אולי חסך ואולי עידון (סובלימציה) תאמר הפסיכולוגית האישית שלי. ולכן, כשאני בא לציין ולהקדיש כמה מילים ליכולת ההרצאה, העניין, הידע המוסף של המאזינים, ההומור, הניסיון והמקצועיות של המרצה, אני יודע על מה אני מדבר.

ופתאום אתה חש בחו"ל במרחבי אריזונה, בלי צרות בקשר, מרגיש כאילו אתה עצמך היית שם ואתה הוא זה שפגש את כל המוזרים האלה שגרים לבד וטסים במטוסים הפרטי מצד אחד של החווה לצד השני, ואתה מכיר אישית את הטייס הנהדר הזה (מרק) שבקושי מוציא 4 מילים ביום.

וכמו כשאתה קורא את ריצ'ארד באך ב"דו-כנפי", או ב"זרים לקרקע", או ב"כלום לא במקרה", או את מסעו המופלא של סטפן קונץ ב"מלכת חניבעל", או אולי את סנט אקזפרי ב"אדמת אנוש", אתה מצטרף אליהם לטיסה, ואתה מתלבט איתם בבעיות הטיסה ובבעיות הקיום ובהרגשת החופש האמריקאי הבלתי נגמר, ובגודל העצום של אמריקה הריקה שרק כשטסים באווירון רציני ולא באיירליינר תופסים את זה.....

בניאוד לפחפי הניסויים, השחפים הרגילים:

שחפים, כידוע לכם, אינם מאיטים לעולם, אינם מזדקרים לעולם.
ההזדקרות באוויר היא להם ביזיון וחרפה.

חקירת אפקט הקרקע ואדידת מרחקי נחיתה:

הוא לא ידע, למשל, מדוע בטוסו בגובה שהוא פחות ממחצית מוטת-כנפיו מעל למים, יכול להישאר באוויר זמן רב יותר במאמץ קטן יותר. גלישותיו לא נסתיימו בטבילת-הכרעיים המורגלת בתוך המים, אלא בהחלקה ארוכה ושטוחה בה נגע בפני המים כשכרעיו מכונסות היטב אצל גופו. כאשר החל גולש לנחיתות כרעיים על החוף ואחר מודד את אורכו של השובל בחול, נבהלו הוריו עד-מאד.

נציאת תופעות צבר וצל קוליות בניסויים:

בגובה אלף רגל ניפנף בכנפיו בכוח רב ככל שיכול לאזור, צנח בצלילה תלולה ומהירה-כברק לעבר הגלים, ולמד מדוע אין השחפים נוהגים לבצע צלילות-עוצמה תלולות ומהירות-כברק. תוך שש שניות בלבד התקדם כבר במהירות של שבעים מילין-שעה, המהירות שבה מאבדת הכנף את יציבותה בתנועתה כלפי מעלה.
זה קרה שוב ושוב. הוא היה זהיר מאד ואימץ את כל יכולתו האפשרית, אך תמיד איבד את השליטה בגופו במהירות גבוהה.
נסיקה לגובה אלף רגל. תחילה היישר קדימה, במלוא הכוח, אחר-כך הטיית כנף, ניפנוף וצלילה אנכית. מדי-פעם היתה כנפו השמאלית מזדקרת בתנועה כלפי מעלה והוא היה מסתחרר שמאלה

הוא ניסה שוב מגובה אלפיים רגל, התגלגל לעמדת צלילה, הישיר מקורו כלפי מטה, פרש כנפיו והדמימן מרגע בו עבר את מחסום חמישים המילין. צריך היה לכוח אדיר לשם כך, אך זה הצליח. תוך עשר שניות הגיע, כברק, למהירות תשעים מילין-שעה. ג'ונתן הציב שיא-מהירות עולמי לשחפים!

הוכחה אמפירית של תיאורית הארץ:

כנפיים קצרות. כנפיים קצרות כשל הבז!

זוהי התשובה! איזה שוטה הייתי! הרי איני זקוק אלא לכנפיים זעירות קטנטנות. כל מה שעלי לעשות הוא לקפל מרבית שיטחן של כנפי ולטוס בכוח קצותיהן בלבד! **כנפיים קצרות!**

הוא נסק לרום אלפיים רגל מעל לים השחור, ומבלי להקדיש ולו רגע מחשבה לאפשרות של כישלון ומוות, כינס את כנפיו היטב אל גופו, מתח את קצותיהן החדים אל מול הרוח וצנח בצלילה אנכית.

חלוצי הפטח בקרת כנף ואיבודי שליטה (וסיחוריים):

חדש. הוא עופף אל שטח-האימונים המבודד שלו, קיפל כנפיו לצלילה מגובה שמונת אלפי רגל ושם לו מייד למטרה ללמוד כיצד לפנות. הוא גילה כי הנעת נוצה יחידה בקצה הכנף כדי שבריר האינרציה, תעניק לו קימור סוחף במהירות עצומה. אולם, עוד בטרם למד זאת גילה כי בהניעו יותר מנוצה אחת, באותה מהירות, יילכד בסיחור מהיר כקליע-רובה... כך ביצע ג'ונתן את תרגיל-האווירובטיקה הראשון נים של כל שחף שהוא עלי-אדמות.

באותו יום לא ביזבז זמנו בשיחה עם שחפים אחרים, אלא הוסיף לעופף עד לאחר השקיעה. הוא גילה את הלולאה, את הגילגול האיטי, את הגילגול-על-נקודה, את הסיחור ההפוך ואת הגילגול בנסיקה.

ניצול אפקט הקרקע לשליטה נאוכה וחיסכון דלק:

הוא הוסיף ללמוד מדי-יום. הוא למד כי בצלילה שטוחה רבת-מהירות יוכל למצוא את הדגים הנדירים והטעימים השוכנים בעומק עשרה רגל מתחת לפני האוקיינוס: שוב לא נזקק לסירות-הדייגים וללחם עבש על-מנת לקיים את נפשו. הוא למד לישון באוויר, לקבוע לו מסלול-לילה על פני הרוח שמעבר לחוף, ולעבור מרחק מאה

**רוב השחפים כאן הטייסים הראילים אינם רוצים לשמוע על התגליות
של ניסויי טיסה:**

את הדבר שקיווה פעם לחלוק עם העדה כולה, רכש עתה לעצמו בלבד; הוא למד לעוף, ולא הצטער על המחיר ששילם. ג'ונתן השחף גילה כי השיממון והפחד והזעם הינם הסיבות לכך שחיין של שחף כה קצרים הם, ולאחר שסילק את אלה ממחשבתו היו חייו ארוכים וטובים מאד.

**ג'ונתן היצו סוף סוף לפיה"ס לניסויי טיסה ולארכז לניסויי טיסה (וכאן
רבים, שכת את הטייסת ממנה בא):**

בימים שבאו לאחר־מכן ראה ג'ונתן כי במקום הזה ילמד אודות התעופה דברים רבים ממש כאלה שלמד בחיים שהותיר מאחוריו. אך היה הבדל. כאן היו שחפים שחשבו כמותו. הדבר החשוב ביותר בחייו של כל אחד מהם היה להשתדל ולהגיע אל השלמות בדבר אותו אהבו מכל — הטיסה. הם היו צפרים מופלאות, כולם כאחד, ובילו שעות על שעות וימים על ימים בתרגילים רגילים ובניסויי תרגילים מתקדמים.

משך תקופה ארוכה לא זכר ג'ונתן את העולם ממנו בא, את העולם בו חיה 'עדת השחרית', שענינה עצומות בכוח כנגד חדות הטיסה וכנפיה משמשות לה למציאת מזון ולמאבק עליו ותורלא. אך מפעם לפעם היו הזכרונות שבים ופוקדים אותו, לרגע קל.

הנה הוא בא עכשיו, דמות אפורה ומרטטת הנחלצת כבר מתוך
צלילה וחולפת על-פני מורה במהירות מאה וחמישים מילין-שעה.
הוא סבב בפתאומיות לניסיון נוסף של גילגול איטי אנכי בששה-עשר
שלבים, בקראו את הנקודות בקול.

”... שמונה ... תשע ... עשר ... אתה-רואה-ג'ונתן-המהירות-
שלי-אוזלת ... אחת-עשרה ... אני-רוצה-עצירות-חדות-כמו-שלך ...
שתיים-עשרה ... אבל-לכל-הרוחות-אני-לא-מסוגל ... שלוש-עשרה ...
שלוש-הנקודות-האחרונות ... מבלי ... ארבע-עשרה ... אאאק!”
הזדקרות-הפטיש היתה חריפה מן הרגיל, בשל הזעם על הכישלון.
פלטשר נפל לאחוריו, פירפר, נלכד בסיחרור מהופך פרוע ולבסוף,
בנשימה כבדה, התאושש במרחק מאה רגל מתחת למדריכו.

הדבר קרה כעבור שבוע בדיוק. פלטשר עסק בהדגמת מרכיבי
הטיסה רבת-המהירות בפני כיתה של תלמידים חדשים. הוא התרומם
מצלילתו מגובה שבעת אלפים רגל ונורה כחץ אפרפר וארוך בגובה
אינצ'ים ספורים מעל לחוף, כאשר גלש אפרוח צעיר שזה-עתה יצא
למעופו הראשון הישר אל תוך דרכו והוא קורא לאמו. בעשירית
השניה שנותרה לו לחמוק מפני התנגשות עם האפרוח פנה פלטשר
לינד השחף פנייה חדה שמאלה, במהירות של כמאתיים מילין-שעה,
והתרסק אל צוק בזלת.

בעיניו דומה היה הצוק לשער ענקי אל תוך עולם אחר. תדהמת-
פחד שחורה אפפתהו בהתנגשו בסלע, ואחר מצא עצמו מרחף בשמיים
זרים-זרים, שוכח, זוכר, שוכח ; ירא ועצוב ומצטער, מצטער כל-כך.