

לטוס עם נשרים באלסקה – פרק שני – היומיים הראשונים - האירועים, והחוות

מסמרות שיער

"והיום איננו כלה"¹

הערה בנושא השמות: לאור תלונות קוראים שהשימוש בראשי תיבות במקום שמות מייגע ומתיש ולאחר התייעצות עם "עוכר הדין" שלי, החלטתי לעבור ולקרוא לגיבורי האודיסיאה² בשם הפרטי. גם ההסבר לשימוש בר"ת יידחה להזדמנות אחרת (כנראה שלקפקא ולגיבורו יוסף ק' בספרו "המשפט" לא היה דוא"ל ולא היה למי להלין על השימוש בקיצור שמו..).

הקדמה: הגיעה שעת האמת. פרק זה יספר על הכי הרבה טעויות שעשינו (עשיתי) במהלך המסע היומיים מרוכזים, על הנחיתה שרוב חברי הצוות עדיין לא מבינים איך (ולמה) היא בוצעה משום שהיא הייתה מהקשות שבוצעו, על המצב שגורם לך להבין שיש **מצבים בהם, החלטה בינונית כרגע, עדיפה על החלטה מצוינת אחר כך**, ועל איך, לדעתי האישית, ראובן הציל כמה מאיתנו (שני צוותים לפחות) משחייה במים הקרים של אלסקה, מים שגורמים לך, ככתוב בספרו של גיי, לקפוא למוות אחרי 15 דקות, ועוד ועוד.

חלק ראשון: ההתארגנות לטיסה; הציוד; הטיסה מאגם הזאב לשדה הבינלאומי של אנקוראג'. בצהריים סיימנו את העמסת המטוסים. על מנת שלא לייגע את הקורא קצר הרוח הרי שלא אפרט את הציוד הרב שהועמס על ארבעת המטוסים. הציוד פוזר במיכל הגחון הארוך והרחב שהינו בעל פתח צידי, בתא המטען מאחור (שבניגוד לקאבים שהכרתי יש לו פתח צידי שמקל על הגישה), בתא המטען האחורי בכל מטוס, ומובן, כפי שצינתי, במטוס המטען שהסטיק האחורי הוסר ממנו והמושב האחורי הוטען עד אפס מקום. חכות נתלו חיצונית על סמוכות הכנפיים וגם רובה ציד עטוף נתלה בחוץ.

יואב ויורם יצאו להחזיר את שני הרכבים בשדה הבינלאומי של אנקוראג', ונותרו 5 טייסים (לרבות גיי) על 4 מטוסים, קרי, 3 סינגלים. כך הרווחתי לטוס את הלג הראשון לבד (כזכור, בלי שאף אחד מבלבל לי במוח ומפריע לי לטוס עם שגיאות איומות...). למען האמת, כשהמראתי, די הדוק (4 שניות אחרי המוביל) כמספר 2, די התרגשתי ורעדו לי הרגליים קמעה, אבל אז, דחיפת הסטיק, הרמת הזנב, והופ, באוויר והכול כשהיה (ושוב לא הצלחתי להתאפק בכתיבתי התעופתית).

¹ "והיום איננו כלה" ספרו של **צ'ינגיס אייטמטוב** שלדעתי (ויש לי כנראה הרבה תומכים), הוא אחד הספרים המצוינים שנכתב בעשור האחרון....

² בשפות מסוימות, ובמיוחד באנגלית, משמשת כיום המילה אודיסיאה לתיאור מסע ארוך ורב תלאות. (לאזכור מסעותיו של אודיסיאוס הגיבור).

Jay's Hangar & "IAF1" Team

ראובן איננו כי הוא מתקין מצלמות
כנף



יוצאים לדרך.

By By Lake Wolf



שלום לווסילה וביי ביי לאגס הזאב ולאחר כחצי שעה נחתנו באנקורג'. שמרתי על מקומי במבנה באדיקות שהמוביל לא יברח לי חלילה ושמא לא אדע על איזה מחצי מיליון המסלולים יש לנחות, והופ, נחתנו (כמובן שאחרי שעברנו בהנחיית ג'יי מתדר המבנה לתדר השדה). ג'יי הגדיר אותנו כ-IAF1 עד סוף המסע. "רביעיית קאבים עם אות קריאה IAF1 מצטרפת להקפה מצפון, תנחת בין המסלולים על מסלול זה וזה...". הסעתי לחנייה צמוד למוביל תוך שאנחנו עוברים שני מחסומים ואני מנפנף לכל מכונית שממתינה במחסום כאילו חזרתי זה עתה מכיבוש הקוטב הצפוני...צרפתי מפה עם ציור והסברים. שדה מטורף למדי עם כל סוגי המטוסים ונראה כמו מוסיאון לתולדות התעופה באלסקה ובמרחבי הים.. פגשנו בשעה טובה ומוצלחת את שני הנהגים שהזדכו על הרכבים.

שדה התעופה הבינלאומי של אנקוראג'. נחתנו בו פעמיים עם הקאבים; בדרך הלוך, להחזרת רכבים, ובדרך חזר ללקיחת רכבים.



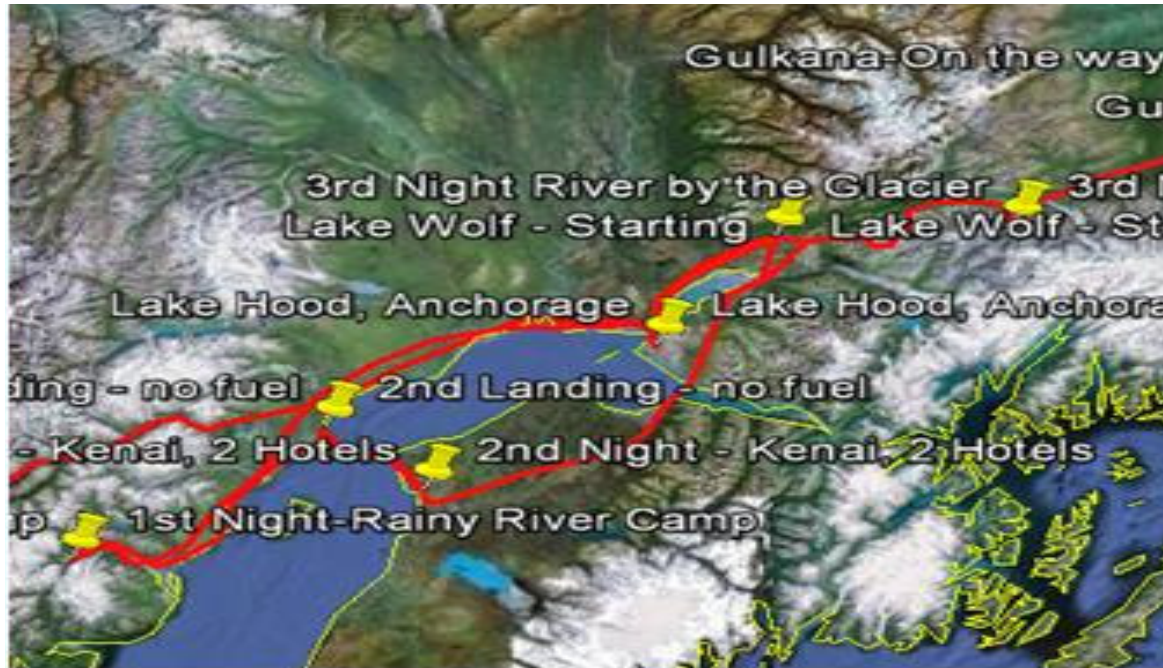
כך נראה שדה התעופה הבינלאומי
בגן-עדן (אנקורטאג')



גמרנו מנהלות ואפשר לצאת לדרך.

רצ"ב מפת היומיים הראשוני.

הערה: ההחלטה לעשות סיבוב דרומה להקפה של 10 ימים עם כיוון השעון נבעה מדיווחי מז"א, אך אחרי יומיים הבנו שמז"א מהתל בנו וחזרנו צפונה.



לג שני: (אנקוראג' - טוקסדני - נהר Tuxedni) גיי הוביל וטס סולו במטוס המטען (למיטב רישומי זה היה הלג היחידי במטס שגיי טס בגפו).

הערה: טסתי עם יואב. כפי שצינתי בפרק קודם התחלתי בפאניקה קלה מטיסה עם טייס קרב מהולל לאור ניסיון קודם שלי בטיסות בססנה 206 ה"כנפית"....

טסנו דרומה לאורך החוף כשמימין לנו הרים גבוהים ומושלגים. מזג האוויר סגרירי למדי. בנחל תלול וצר יחסית פנינו ימינה (מערבה) (ר' צילום בעמ' הבא) והתחלנו לטפס לאורך הקניון. חלפנו על פני מזלג נחלים, עברנו לשורה עורפית, נדבקנו לצד הימני (בכדי שיהיה לנו רדיוס לבצע "אחורה פנה") והמשכנו לטפס בעקבות גיי. אחרי כ-10 דקות הודיע גיי שהקניון חסום ע"י ענן ופונים לאחור. יישום ראשון של התרגול. חזרנו למזלג וניסינו לעקוף את הענן ע"י פניה לקניון השני של הנחל. הפעם לקח לנו רק כ-5 דקות למצוא את אחיו של הענן כשהוא ניצב כשומר סף וחוסם את הדרך. שוב חזרנו למזלג. הענן שרבץ בראש ההר כשנכנסנו, כבר צנח לקניון ממנו הגענו. "נוחתים מיד" הודיע גיי ובלי להבין הרבה חזינו בו נעלם על הקרקע בפיסת אדמה קטנטנה על שפת הנחל מוקף בעצים. מספר 2 נחת אחריו ויואב הנמיד, ראה שזה שלפנינו אינו מספיק לפנות בזמן והלך סביב. גם מס' 4 הלך סביב. עוד הקפה וכל המבנה נחות (כשיואב, טייסי המקצוע, משנה באופן רדיקלי את דעתי השלילית הזכורה מלמעלה...). עשר דקות אח"כ כבר היה האזור מכוסה בשולי הענן וכמו שנאמר, נפתחו ארובות השמיים. ערב ראשון בשטח, כשאנחנו עוד לא יודעים מה נמצא איפה, איך נראה האוהל הגדול שעוטף את המטוס ושתחתיו ייבנו האוהלים הקטנים, ימוקמו הכורסאות המתקפלות ויוקם השולחן הכפול עם כלי המטבח. 10 דקות של תהליך הקמה ובכמה חלקים נרטבתי כבר עד עצמותיי. [אל דאגה, יום ומחצה מאוחר יותר, ב-04:00 (ארבע בבוקר) ייבשתי את כל סחבותיי הרטובות...].

כך נראה הקניון שנכנסנו אליו בתחילת הדרך. בהמשך למעלה רואים את הפיצול שבו בחרנו את השלוחה הימנית ואח"כ את השמאלית.

התמונה למטה היא התמונה האחרונה שהצלחתי לצלם לפני הנחיתה הכי אתגרית שעברנו במסע...



המטוס חונה מימין בתוך העץ כשממשאלו קצה מסלול הנחיתה, אז אני שואל אתכם קוראיי היקרים, לולא הענן שיושב שם למעלה והחברים שלך שכבר נחתו, הייתה לנו ברירה?!





הלילה עבר בנעימים (רטובים...). ישבנו באוהל, איש על כורסאות, האוכל ניבלס, הקפה נשפט (עלית ירוק עם הל ועלית אדום ללא הל) והספורים והבדיחות זרמו כמו הגשם והנהרות שסביבנו. כבר הרבה זמן שלא צחקתי בחברותא כה הרבה וכל כך ביסודיות.

בהגלה מול יואב על מי יישן בקאב שהגענו בו, זכיתי (אתם זוכרים עוד את "המזל הטוב הוא יופי..."). מאז ועד תום המסע התפתחו יחסי אהבה ביני לבין הקאב כשכל ערב שלנו בשטח ישנתי בו/איתו (או איתה, תלוי את מי שואלים...).

למחרת, לכשהשכמתי קום, לָבְנו עיניי. אנחנו בליבו של הענן. אכלנו, קישקשנו, טיילנו לאורך הנהר עם מגפי דייגים כשגיי מלמדנו פרק נכבד בחיי הפרא באלסקה [עקבות של בעלי חיים, סימני עופרת (או אולי זה היה נחושת), צמחיה ועוד]. הספר שדחסתי לציד המילוט האלמנטארי נשלף אף הוא.

במהלך הערב שהגענו, ובמהלך הבוקר הארוך שאחריו מצאתי עצמי מהלך לאורך אזור הנחיתה, בייחוד לצרכי גלגול סיגריה מחוץ לאוהל, בודק, מודד, בוחן את סימני הגלגלים הטבועים היטב בקרקע הבוצית ותוהה איך יכול להיות שנחתנו שם. שמתי גם לב שכשנרצה להמריא הרי שבאמצע המסלול יש תלולית שיכולה לזרוק את המטוס לאוויר אבל צריך לזכור שגם כשאנחנו באוויר זה עדיין לא אומר שאנחנו טסים... (גם במגידו, למי שמכיר את המסלול לאורכו יש כזה "סקי ג'מפ"...).

להמחשת העניין צרפתי עוד קובץ תמונות.



שכחתי לציין שבמהלך ההמתנה להתבררות מז"א בוצעו מספר עבודות תיקון במטוסים, (אוויר חם למאייד, קירור בתא אחורי ועוד).



הערה: עבודות התיקון המוזכרות לעיל שכללו גם קידוח ידני ושאר אמנות התיקון בשטח יפורטו בפרקים הבאים.

בערך בשעה חמש אחה"צ, או אולי זה כבר היה שבע בערב (כי היום אינו כלה והשמש מסרבת ללכת לשון), נעלם הענן בפתח הנחל, מזג האוויר התבהר, וגיי הודיע, אחרי שיחות עם כמה חברים, שזזים. אורזים ולדרך. כבר התארגנתי למחשבה שמבלים במקום יפה זה עוד לילה, אבל ניצול הזדמנויות של מז"א, זריזות וגמישות מחשבתית, וחריצות בלתי פוסקת (שמכונה בעגה של פעם פשוט "היפר-אקטיביות") הן תכונות יסוד לבוש פיילוט.

"מה אתה מודאג?!", הרגעני גיי שכנראה ראה על פני את חוסר שביעות רצוני, "הרי עד חצות יש אור יום...", אמר ולא ידע מה אמר.

ראובן וגיי טסו במטוס המוביל, יורם וצביקה במטוס שאחרי, ערן ואני שלישיים ויואב סוגר את המבנה במטוס המטען. למרות המסלול, ואולי תוצאה מכך שפסענו בכבדות לכל אורכו במסגרת התדריך להמראה, כל ההמראות (3 על סמך עדות ראייה, אחת מעדות שמיעה) עברו בשלום. טסנו לאורך החוף צפונה (חזרה כביכול) בשאיפה להגיע לנקודה הכי צרה במפרץ המים שחצץ בינינו ללשון היבשתית (פנינסולה - Peninsula) של קינאי [שמה של השלוחה היבשתית (חצי אי) וגם שמה של העיר המרכזית עליה].³

מאז שיצאנו למסע היה גיי מבצע אחת לכמה זמן בדיקת דלק ברדיו לכל מטוסי המבנה.⁴ בשלב זה הפך קצב בדיקת הדלק (של המבנה) לפעם ב-1/4 שעה. הדלק לא עצר וגם השמש שכחה שבאלסקה היא אינה שוקעת ועלטה חסרת ירח צנחה על מחוזותינו.

³ מפרץ קינאי מלא בפיוורדים מדהימים. בהכנה למסע למדתי גם שהמילה "פיוורד" מתייחסת למפרץ עמוק בעל צורה מוארכת שתחום ע"י הרים תלולים משני הצדדים והוא למעשה עמק שנוצר ע"י גלישת קרחונים לכיוון הים.

⁴ בשלושה מתוך ארבעת המטוסים היו בנוסף למדידי הדלק הרגילים [המצופים הסטנדרטים בציד הגוף (מעל הראש)] גם מונה (קאונטר) בעל לוגיקת הפעלה מצחיקה (פעמיים כן זה לא ולהיפך), שבו היה צורך להוסיף את כמות הדלק שהוספנו ממכלי הגומי בנחיתות ייחודיות לתדלוק וכמובן לכונן אותו לכמות המתאימה בתדלוק מלא.

במטוס של ראובן וגיי הייתה בעיה בשידור הרדיו החוצה מהמושב האחורי כך שמתחילת הלג בוצעה כל ההובלה ע"י ראובן (שהעביר בנחישות ובתקיפות את דברי גיי). ואז ראובן הודיע שאנחנו מתכוונים לנחות לצורך תדלוק. קצת קשה לנחות בשטח באור דמדומים (חושך למעשה), אבל ראובן היה מאוד החלטתי בדרישתו [בדיעבד הסתבר שנחישותו זו הייתה אחרי ויכוח עם גיי שחשב שניתן לחצות את מפרץ הים הנוראי בחושך עם מעט הדלק שעוד נותר לנו ולנחות לתדלק בשדה הבינלאומי של קינאי (עיר גדולה יחסית שמהווה מרכז דיג עולמי, למקצוענים ולמיליוני חובבים הפוקדים אותה מידי שנה)]. "שומר פתאים אלוקים", הייתה אימי המנוחה מפטירה בכל פעם שהייתי מספר לך איך הסתבכתי (כמנהג) ואיך אלוהים שלח לי כוח חילוץ (669 או משהו דומה) או שאירע נס ונחלצתי. ואז לפתע, בערבות החושך הופיע שדה מואר. נכון שראיתי אורות מוזרים, אבל מסלול, ולמען האמת, בתפיסתי המוגבלת והמועמסת הבנתי שהולכים לנחות שם רק כשראיתי ששני המטוסים שלפני כבר רצו אצו על המסלול. מרוב התרגשות לגאולה שנחתנו עליה, הדלקתי אורות נחיתה רק אחרי נגיעה וגם את המדפים הורדתי שלב אחד בלבד (מה אני נוחת בשטח שאני צריך מדפים מלא, או אולי הגעתי לשדה דוב שיש צורך באורות הנחיתה גם בהקפה?!?). עכשיו מתחילה החידה המפורסמת איך מעבירים את הנהר זאב, כבש, כלב, דייג ומכסה דלק בסירה אחת בשתי פעמים.

מסתבר שנחתנו במנחת של שדה נפט הממוקם באזור והאורות המאירים הרבים שראינו היו מגדלי שדה הנפט. עכשיו התחילה עבודת ריכוזי הדלק. משני מטוסים הוצאנו את הדלק (של ערן ושלי ושל יורם וצביקה). הדלק שהוצאנו כשמיכלי הגומי משמשים ככלי קיבול זמני (כזכור, 2.3 גלון באחד) הוזן לשני המטוסים הנותרים, המטוס של ראובן וגיי ומטוס המטען של יואב. במהלך מילוי הדלק נתגלה ע"י שבמטוס של ראובן וגיי (ה-PA-12) הבריון שהיה היחיד ללא קאונטר דלק כמוזכר) חסר מכסה דלק בכנף הימנית (המטוס תודלק לאחרונה ע"י גיי בנהר טוקסידנ שם בילינו את הלילה הגשום)⁵.

שניהם המריאו לדרכם ואנשי המקום (שהופיעו מיד אחרי שנחתנו עם רכב עם צ'קלקה, עטורי מדים ואותות, חמושים באקדח רב מילימטרים על ירכם), בניגוד לחזותם הקשוחה [חיכיתי ל: "איפה הרישיונות שלכם? יש לכם אישור משנער (קצין הביטחון של משרד התחבורה)? גלזברג מחיפה יודע שאתם פה?! וכו'], לקחו אותנו לחדר האוכל, וארבעתנו סעדנו ליבנו מכל טוב הארץ ומלאנו כרסנו במעדנים, מטעמים והרבה קפה (מעולם לא ידעתי שבשעה אחת בלילה מתעורר אצלי התיאבון באופן כל כך פעיל).

הערה: מאחר וכל האירועים היו בחושך, "נישט תמונות דו" (אין פה תמונות).

כשעתיים יותר מאוחר (פלוס, מינוס שתיים שלוש סיגריות), חזר גיי עמוס דלק. יואב וראובן נשארו בקינאי לארגן לנו מלון ללילה. נפרדנו ממארחנו הנדיבים ויצאנו אט, חיוור היה הליל.⁶ 3 מטוסים לכיוון 134 של אזור השמים המוארים של קינאי, בחושך, באפלה, מעל הים השחור משחור. לראשונה שמתי לב שלא רק שאין אופק מלאכותי במטוס, גם אם היה לא הייתי רואה אותו כי כל הפנל אינו מואר. מפת הגיי.פי.אס מאירה בקושי את מד שיעור ההטיה (ניתן היה לראות את המחט ובמאמץ אולי גם את הבול...),

⁵ (מישהו לא עשה סיבוב אחרי... חוסר המכסה גרם לכל הדלק להיצרך מהמיכל השמאלי למרות שהמטוס היה במצב BOTH (כנראה בגלל התת-לחץ במיכל הימני). עובדה זו הייתה יכולה להחמיר את מצב הדלק במטוס זה (היכולת לצרוך את כל הדלק קטנה בגלל המיכל שנמצא בתת-לחץ...) והיה מגדיל את סיכויי לסיים במים. בעיית המכסה החסר מצטרפת לנתוני חידת הכבש, הזאב והנהר הזכורה לעיל. מאחר והיה חשש להמשיך עם המטוס ללא מכסה דלק והניסיון להשתמש במכסי הדלק של הג'ריקנים כשל בניסיון הראשון (הברגה פנימית לעומת הברגה חיצונית- ר' הערה בהמשך), נלקח מכסה דלק מאחד משני המטוסים שנותרו בשדה הדלק. ראובן התחייב שג'יי לא ישכח לקחת את מכסה הדלק מהמטוס שנשאר בקינאי בכדי שיהיה למטוס חסר המכסה לטיסה מעל הים. המטוס ללא המכסה עבר את הלילה עם בקבוק קולה הפוך בתור מכסה דלק (נגד עכברים וחיות רעות). למחרת בבוקר נמצא שניתן להשתמש במכסה הג'ריקן רק לחלק מהמטוסים וכך המשכנו עד לנמל הבית בו היה לג'יי מכסה רזרבי תואם למטוס. כאשר המטוס תודלק מלא בקינאי הבין צוות המטוס שכל קריאות הדלק אצלו היו שגויות ולמעשה היו במטוס 2 גלון פחות ממה שחשבו (ואז, רחמנא ליצון, לך חפש אותם במים...).

⁶ יצאנו אט – חיים חפר, דוד זהבי, בביצועו האלמותי של אריק איינשטיין

אבל לעומת זאת מסך ה-gps השתקף היטב בחלון השמאלי שבו חיפשתי מדי פעם את מטוס מספר 2 עם יורם וצביקה. גיי דהר קדימה ואני התקשיתי לשמור איתו מבנה. מדי פעם הוא נעלם לי על רקע אורות העיר שם באופק ובהחלטה קצרת ראות טיפסתי קמעה בכדי שאוכל לזהות אותו על גבי החושך הנוראי של הים. ואז, בגובה בלתי ידוע (כי היה חושך וברוב כסילותי, או אולי בגלל שהותשתי מרוב אירועים ושעה שתיים לפנות בוקר היא לי בדיוק השעה המיטבית שלי, ויש לי הוכחות מתקופת התותחנים שלי, לא הדלקתי את הפנס שתלוי במטוס בצד שמאל ולא ביקשתי מערן שיאיר לי מאחור את הפנל מדי פעם) סגרו עלי את אט אט העננים ומנעו ממני את היכולת להסתכל ולראות את גיי מקדימה. מצב זה הלחיץ (כנראה) את ערן מאחורי והוא מלמל כל הזמן (כמו שאמר פעם רפול המנוח לאיזה עיתונאי טרחן: "אתה כמו תוכי מקולקלי") "תנמך! תנמך!". הודעתי ליורם וצביקה שאיבדתי קשר עין עם גיי, ויורם הצטרף אלי למבנה יותר הדוק משמאלי ובטון סמכותי ובטוח (הכול באוזניי השומע, כידוע לכולנו, מקדמת דנן) הורה לי הוא להנמך מייד. ריבונו של עולם, איך אני יכול להנמך כשאני לא יודע מה הגובה שלי ומתחתי רק הים האכזר, הלווייתנים הרעבים והטמפרטורות המקפאות תוך 15 דקות מזמן הפגיעה במים, וכולם מחכים רק לי.

"לעבור לתדר של קינאי, מסלול בשימוש 10", נשמע קולו של גיי שהתחיל לפנות לצלע בסיס למסלול ובהזדמנות זו חזר לשדה הראיה שלי. ראיתי אותו פונה שמאלה.

תחקרתי, בעיקר עם עצמי לבד בלילה על יצועי את כל השלבים מרגע זה, אבל, כמו אירועים "טראומתיים" אחרים שעברתי, גם לאירוע זה אין לי הסבר מפורש.

למרות שהדבר היחידי שראיתי בברור היה כיוון הטיסה לדרום מזרח (כאמור 134) הרי שאיזו פיקסציה בראש ובעיקר העובדה שראיתי, משום מה, אורות מסלול חזקים מימיני, כלומר בכיוון 200 (יעני מסלול דמיוני 20) הבנתי את הפניה של גיי שמאלה כניסיון להאריך את הפייל ל-20 ופניתי גם אני שמאלה. התוצאה הייתה שנכנסתי לו כביכול למסלול הטיסה [למרות שבהערכת הלילה המשובשת (אולי) שלי הוא נראה לי רחוק למדי], וכמובן התקרבתי למטוס השני. ערן, שמאז הביקור הקצר בבסיס הענן, ושניסיונו הטיסתי הרב ומספר אירועים טראומטיים שחוה כמו כל טייס מקצוען שטס בלילה במטוסים שיודעים גם לטוס הפוך החליט שאני בוורטיגו מושלם. יש ספק, אין ספק. ערן לקח, נחתנו בכיוון הפוך לכיוון המסלול שהיה לי בראש, (כמו ההיא בשדה דוב שמאז שהתבלבלה במסלול לנחיתה עושים לנו את כל הצרות שם), ונחתנו בבטחה (בלי שהוא שכח אורות נחיתה ובלי שהוא שכח להוריד מדפים עד הסוף, בטח לא בגלל שהמושב הקדמי שלו הזכיר לו ברוב אדיבותו).

עכשיו בארבע בבוקר לכו תמצאו מונית בשדה שתיקח אותנו למלון (שני מלונות כי כל המלונות היו מלאים). הורדנו את גיי ווערן במלון הראשון ובש"ט ובמז"ט הגענו למלון שלנו, צביקה, יורם ועבדכם הנאמן שכבר לא יודע אם זה באמת, או אולי רק חלום, או אולי זו בכלל פנטזיה חולפת. אתם מכירים את הבדיחה על הצנחן שצונח ולא נפתח לו המצנח הראשי ואחרי זה גם לא נפתח לו המצנח הרזרבי?!! במלון מודיעה לנו הפקידה שאין חדרים. מאז שבדקו איתה אם יש חדרים (לפני כשלוש שעות לערך) נתפשו החדרים האחרונים. ("וככה רצחתי את סוניה...", מוסיף המספר העממי). "עכשיו חסר רק שגם האמבולנס לא יחכה למטה", אומר הצנחן מהבדיחה מקודם.

אחרי משא ומתן מייגע קיבלו צביקה ויורם חדר אחד עם מיטה אחת ומזרון, ואני, חדר עצמאי (בבנין אחר). אחרי שהתקלחתי ופיזרתי את כל סמרטוטיי וסחבותיי הרטובים על הרדיאטור שנפתח לשיאו יצאתי לעשן סיגריה בחוץ ולחפש איזה מועדון טוב לשותות בירה ולבלות, אבל זה כבר שייך לסיפור אחר...

הערונת צינית לסיכום:

אז מה היה לנו היום?! המראה משדה בלתי אפשרי ואחריה שתי נחיתות במסלולים סלולים ומוארים, אחד מהם אפילו בשדה בינלאומי. בשביל זה היה צריך לנסוע לאלסקה ולטוס בפייפר קאב?! בשביל זה מספיקה גם ססנה ומטס (ראלי) של האגודה לאיי יון או לבולגריה?! האמנם!!!

ומה בהמשך בפרק הבא?!: הטיסה צפונה, המעבר ב"נמל הבית", לילה על שפת הקרחון ועוד לילה בקאבין בשטח. תרגול התנעה ידנית תחת התקפה כבדה של יתושים, על הדוב הראשון ובכלל על דובים ועל טכניקת המעקב אחריהם מהאוויר במבנה (בלי לשכוח את ציון ההבדלים בין: "מיג יושב לך על הזנב" לבין, "מספר 3, קשר עין עם דוב בשעה 3 וחצי"...הבדל זניח...).



יָהּר נוי