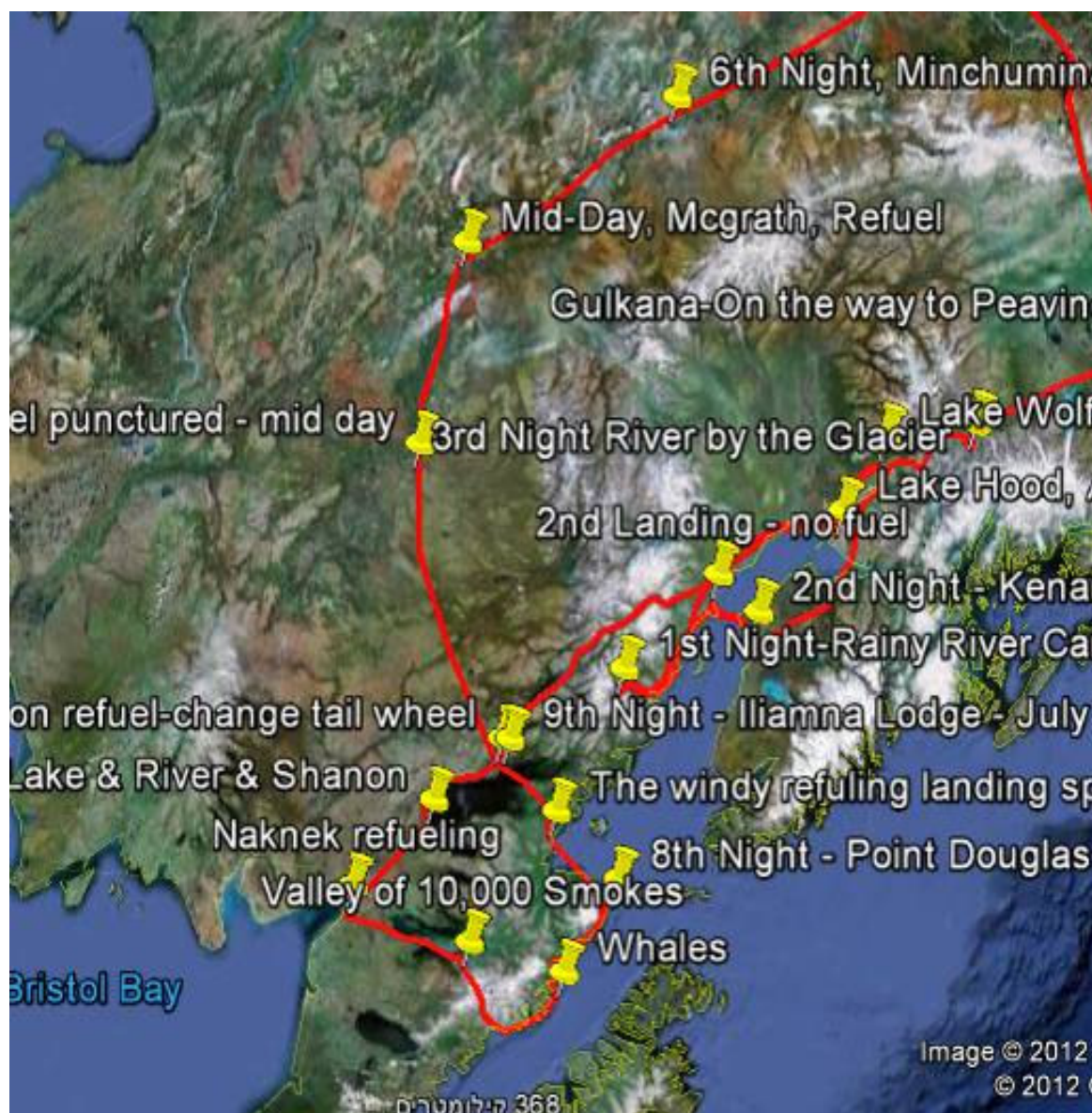


13/08/2012
כ"ה אב תשע"ב

לטוס עם נשרים באלסקה – פרק חמישי
היום השביעי הארוך במסע (יום ג' בלוח המצוי)

המסלול הדרומי



זריחה יפיפיה במינצ'מינה הפיגה את שרידי האלכוהול של אמש. ארוחת בוקר דשנה ועשירה ללא היתושים רק בישרה טובות, ואפילו שמץ של חמרמרת לא ניכר בראשי. הכיוון - דרום-מערב. בטבלת שיבוצי המטוסים מצאתי עצמי במטוס ה-PA-12 עליו עוד לא טסתי (אפילו לא באימונים בווסילה), עם יורם במושב האחורי. זוכרים שכתבתי שחיכיתי לטיסה עם יורם כדי שיראה את השיפור שחל בי. לא יותר... (כלומר, החיכיון חלף עבר לו...).

הערה ספרותית קצרה: במהלך אחד הפרקים הקודמים ציינתי את הביטוי "אודיסיאה באלסקה". מסתבר שג'ק לונדון¹ כתב כבר בשנת 1899 ספר בשם "אודיסיאה בצפון" שמתרחש באלסקה והיה ספרו הראשון שפורסם. ותודה לאחי המלומד והידען על עדכון חשוב זה.

**שרידי הערב
במינצ'ומינה
(נעים
להיזכר)
ראובן על
הבישול, ג'יי
ממלצר**



התיישבתי במטוס, אולי חלמתי, אולי הייתי במקום אחר, אבל לפתע פתאום שמעתי את המטוס של ראובן וג'יי מניע ואני בקושי חגור (שלא לדבר על התבוננות קלה בתא). ההסעה בין האבנים והעצים גם היא דרשה ערנות מיוחדת (וערך דווקא מבלה עם יואב במטוס אחר) והנה אני בצידו השמאלי של המסלול כאשר ראובן וג'יי מימיני. איך אפשר להחמיץ מסלול כזה רחב שמטוסים דו מנועיים נוחתים עליו ולא להמריא במבנה?

אני לא מנסה לתרץ, רק להסביר ולבקש הקלה בגור הדין. פעם ראשונה במטוס המצחיק הזה, פעם ראשונה ממריא במבנה כטייס, אז אתם גם רוצים שאוריד מדפים כשאני לא מצליח אפילו לבדוק נפילת סל"ד בהעברת מצתים כי אני פשוט לא מוצא את השעון המתאים (בצעתי לפי השמיעה, למהדרין). ואז אני שמעתי את ג'יי סופר 4, 3, 2, 1, (ותאמינו לי שזה היה הרבה יותר מהר...) ורוצים, עוד אני דוחף את הסטיק להרים את הזנב ויד שמאל נזכרה להוריד מדפים שלב אחד, והופ ניתוק צמוד לכנף של ראובן וגיליתי שבמטוס הזה שעון מד הסל"ד הוא דיגיטלי ואין אפילו מחוג. ג'יי וראובן נעלמו, אנחנו מעל האגם הכחול עמוק, שמים יפיפים מעלינו, ויורם כבר רוצה שנחזור ונחליף תפקידים כי יותר שגיאות בזמן כל כך קצר הוא פשוט לא מעלה על דעתו. יום שמתחיל ככה, אז מה כבר יהיה לנו בהמשך?!

אנחנו בדרך היפה לשדה התעופה של מקגרט. באזור מקגרט מתחיל את זרימתו הנהר קוסקוקוויים (Kuskokwim) הזורם עד לים ונשפך ביישוב "בית-אל".

נחתנו לתדלק. שדה גדול ומכובד. רק אחרי הנחיתה גיליתי שבמטוס העצבני שטסתי (עם יורם כמובן, כי הוא לא נתן לי לשכוח זאת ליותר מ-2 דקות מקסימום..) יש שלושה מצבי מדפים (בניגוד לשניים בכל שלושת המטוסים האחרים), כלומר יש עוד "נוץ", ואני נחתי רק במצב השני, קרי, לא עם מדפים עד הסוף מטה. תרוץ קלוש למדי להסביר איך ומדוע כמעט נתקעתי במוביל, אבל קוראיי היקרים, בהזדמנות זו אני רוצה לשואלכם, למה לא מספרים לי כלום?! שבעה ימים אנחנו במסע, על מה לא דיברנו, איזה קשרים לא מצאנו וזה של-פי.איי 12 הפקט הזה אין שעון

¹ נולד בשם גריפית צ'ייני ובילה באלסקה בבהלה לזהב בשנת 1897. אחד מסופריי האהובים (פנג הלב) שמתרחש באלסקה, ומרטין עדן).

נורמאלי למדידת סיבובי המנוע אלא רק דיגיטלי ולמדפים יש שלושה מצבים ולא שניים אי אפשר לספר לי!! (בדיעבד, ייתכן מאוד שסיפרו לי ושכחתי, אבל למה להרוס קיטור כל כך מוצלח עם עובדות...).

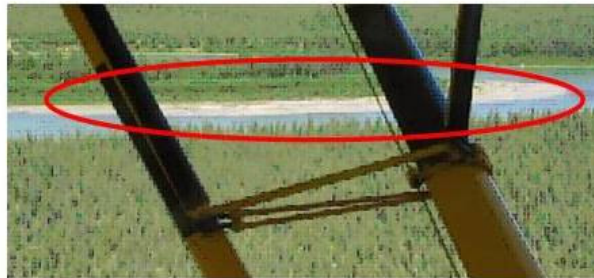
גם לפני הנחיתה מצב רוחו המרומם של יושב המושב האחורי שלי היה בקנטים, אבל הנחיתה חיסלה אותו סופית. אולי התחושה שמסע הקסמים כבר יותר קרוב לקיצו מאשר לתחילתו!! אולי הוא שכח למה הוא בכלל הזמין אותי ?? אולי שרידי החמרמרת משתיית אמש? אולי געגועים למשפחתו ולרעייתו!! ואולי, מה שהכי נראה לי, שהיתושים עקצו אותו במקומות רגישים ועדינים ואני פשוט טיפוס מעצבן!!

לאחר התדלוק המשכנו לאורכו של נהר "קוסקוס" עד למפגש עם נהר נוסף שנקרא "סטוני ריבר" (הנהר הסלעי), ושם נחתנו לחניית ביניים. אחרי התחקורים של הנחיתות בשדות מאולתרים בוצעה הנחיתה הפעם לפי כל מה שכתוב בספר של גיי. מקום הנחיתה נראה פשוט בלתי אפשרי אבל מאחר וראינו כשלושה אוהלים במהלך שעת הטיסה לאורך הנהר, נראה היה למישהו שניתן למצוא שם דגים..

מצגת שערן הכין בנושא [מיועדת בעיקר לאוחזי סטיק או מטלטלי הגה (במטוסים חסרי סטיק)] חוסכת הרבה מילים ותורמת להבנה ולכן שני הדפים ממצגתו מובאים כאן במלואם.

Stoney River – Landing Procedure 1

■ Identify Strip – “Survival Pass”



■ Measure Distance – “Drag Pass”



■ Evaluate previous pass - “Inspection Pass”



■ Check Surface by soft landing - “Rock & Roll Pass”



60 / 104

Stoney River – Landing Procedure 2

- Landing - “Full Stop”



קוראים שקצה נפשם מן הפרוט הטכני מוזמנים לדלג על הקטע הבא למרות שלא אכנס לכל הטכניקה

(פרק שלם בספר התנ"ך של ג'יי) אבל בקצרה:

טכניקה הנחיתה בשדה בתולי, כלומר אתה ראשון (ראה צילומים בעמוד בקודם)

חשוב לציין שהטכניקה הזו מכשירה מנחת לאותו יום ולאותה שעה ושאינן להסתמך על עקבות בחול (קוליסים) של מטוסים שנחתו כבר במקום הזה אבל ביום אחר בשעה אחרת ובתנאים אחרים....
יעף ראשון – הישרדות; רצועות נחיתה אלטרנטיביות, דרכי הליכה סביב וגישה, כלומר, קודם מזהים את המקום ובודקים שאפשר לברוח במקרה הצורך. בדיקת מצב הרוח. מיקום מילוט אפשרי וכו'.
יעף שני – יעף הגר; יעף נמוך של טיסה במהירות גישה (70 מ"ש), הגדרת נקודת נגיעה ברורה וספירה להגדרת המרחק הנדרש.

יעף שלישי – "רוק אנד רול". זה לא עוד "גע וסע" וגם לא נחיתה בסגנון "ווילר", זה פשוט כמו נחיתה על נושאת מטוסים עם הליכה סביב. אתה בודק שהמטוס לא שוקע בחול, בבוצ, בשלג או שהקרח לא נשבר, כך שאתה משעין את משקל המטוס על הגלגלים (לפחות חצי ממשקל המטוס, תנ"ך פרק 13), אבל בהיכון לבריחה (הליכה סביב).

יעף רביעי – יעף הבדיקה ("אינספקציה"); כמו היעף השני אבל עם תשומת לב לפרטים.

יעף חמישי – עצירה מלאה (ב"ה).

הערה: בספר מצוין שלא חובה לבצע את כולם ולפעמים ניתן לדלג, וכו'...

הערה לקוראים המקצוענים: זו דוגמא טובה לניתוח סיכונים קלאסי. כל מה שנדרש להיות בניתוח סיכונים, או להבדיל בשיטת ה-Build-Up בניסויי טיסה יש בטכניקת בחירת המסלול המפורטת לעיל.

סוף הקטע הטכני

ואז הבנתי מה הבעיה שהייתה לי בנחיתות בשדות הגדולים. פשוט לא הבנתי איפה רוצים שאנחת. 4 מסלולי אוטוטרנדאדה מולך ואתה אמור לנחות ב"גרבל" שבין השמאלי קיצוני לשלישי מימין, או ב"אנדר ראן" של 22 (איפה ריבונו של עולם ה-22 הזה?!). יש מסלול אז מה מחפשים לי מקומות אלטרנטיביים. לעומת זאת (כפי שאתם רואים בתמונה התחתונה) כשאני במוביל אתה מסתכל על הרצועה עליה המוביל עושה פס נמוך. סיימתי עם התירוצים. נחתנו וכרגיל יצאנו לבדוק את העקבות בחול (כמו ג'ונתן לווינגסטון ב"שחף" של באך²). מקום נעים, יפה מרענן, וכבר 3.4 שעות טיסה מאחורינו (לא ציינתי עד כה שזה היה יום הטיסות הכי ארוך ואני במטוס הכי מעצבן...).

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 מכוונסות היטב אצל גופו. כאשר החל גולש לנחיתות כרעיים על החוף ואחר מודד את אורכו של השובל בחול, נבהלו הוריו עד-מאד.

² ציטוט מתוך "גונתן לווינגסטון – השחף" של ריצ'רד באך. (חקירת אפקט הקרקע ומדידת מרחקי נחיתה):



כמובן שפינצ'רנו גלגל אחורי [בתור מספר שתיים אני גם יודע למה, אבל גמרתי את מכסת התירוצים והחסברים התעופתיים לשלב זה (עד לשתי הנחיתות הבאות, עדיין היום)].







המראנו, כמובן רק אחרי שהפנצ'ר בגלגל הזנב תוקן בזריזות וביעילות, באותו הרכב וציוות ומבנה כמו קודם. עכשיו גם הדובים כבר התרגלו אלינו ונראו לעיתים מזומנות. כנראה שבאמת הייתי מעצבן או שעקיצות היתושים באמת הציקו למושבי האחורי שאחרי עוד שעה החלטי לפנות לנשק בו אני חש הכי טוב, בעיקר שהוא עוזר לי להסביר את התנהגויות המטוס האוסצילטוריות במישור הסבסוב (אמרתי לכם שלמטוס הזה יש אף ארוך מידי ורחב מידי...). התחלתי לתת ליורם הרצאה על מודי התנועה הדינמיים של המטוס. התחלנו במשוואות התנועה, עברנו להתמורות לפלס (אחרי שבקצרה נגענו ב"פאסט פורייה טרנספורם") והדגמתי ליורם (זאת אומרת נתתי למטוס להדגים ליורם) את מוד התנועה האורכית הקצרה ואת מוד התנועה הארוכה (זו המכונה פוגואידה). אפילו נגענו בתנועת הגלגול ההולנדי (זו שהציקה לי במטוס הזה במיוחד בעוד שבקאבים האחרים, וכמובן, גם במטוס היפיפה של יורם, היא בלתי מורגשת). תאמינו לי ידידי, לא הייתי מפרט לכם את כל הנושאים הנשגבים הללו לולא זה גרם ליורם להוריד את מינון הירידות עלי.

כמובן שלא ניתן להתעלם מהעובדה שגם מהמושב האחורי הצליח יורם לשוב לזהות דוב (ולקח לי מיד את ההגאים לבצע את יעפי האוויר קרקע עליהם כבר פירטתי...) ולא ניתן להתעלם מן העובדה שיורם השקיע מאמצים רבים לאלף אותי לטוס נכון במבנה. הנושא עוד יחזור בלג הטיסה האחרונה בו ראובן ואני, כל אחד לבד במטוס, טסנו כמספרי 2 ו-3 של יורם (וגיי) כמוביל וצביקה כנועל, במבנה הדוק להגנה עד לווסילה (כשערן ויואב ירדו להביא את הרכבים)..

והנה האטרקציה הגדולה מכולם. גיי מודיע שנוחתים ברחוב הראשי של איליאמנה (מאחר ויומיים מאוחר יותר נחתנו שוב ברחוב זה יתכן וערבתי קצת בין התמונות.....).

Iliamna - Final

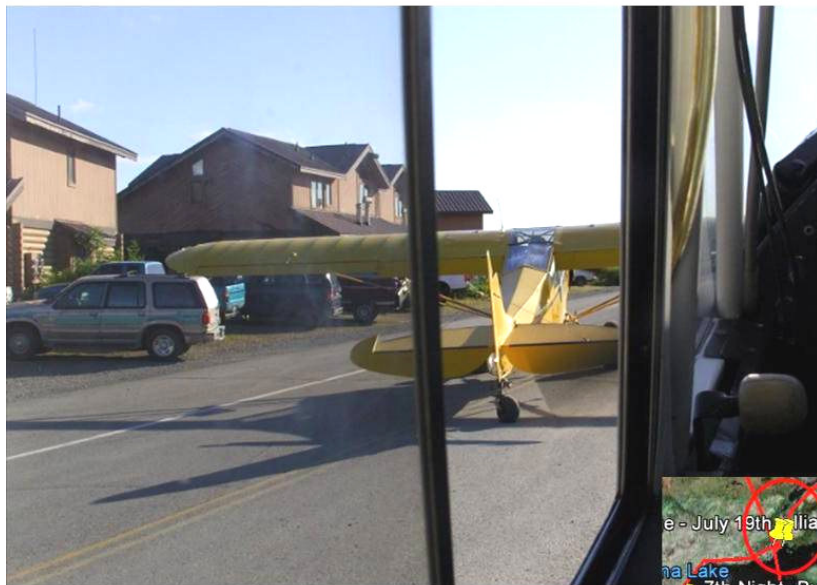


עברנו כולנו מהתדר המשותף ברדיו לתדר המכולת. איזה טנדר (Pick-Up בלשון הילידים) הסתובב עדיין על הרחוב ואז, נחיתה. פינוי מיידי לרחבה שלפני המכולת המרכזית בעיירה. הם רגילים לכל מיני פסיכים, אבל ארבעה מטוסים במכה זו כבר אטרקציה (אם היה להם עיתון מקומי כמו בקינאי כבר היו עוטות עלינו שוב כל יפיפיות הכפר, אבל אין...). עצרנו, מלאנו את מאגר מצרכי המזון, והמראנו שוב, במבנה צפוף על הכביש לכיוון שדה התעופה של אליאמנה (כ-10 דקות טיסה כולל ההקפה מעל העיירה).

Downtown Iliamna



Downtown Iliamna 2





בחניה של המכולת בדאונטאון אליאמנה. שימו לב לפיהוק של צביקה. אנחנו אחרי 5 שעות טיסה.



שדה התעופה של אליאמנה



נחתנו בשדה התעופה של המחוז ותדלקנו. הסענו לקצה המסלולים מתוך כוונה לצאת לדיג ליד השדה. הפנצ'ר בגלגל הזנב, זה שתוקן בחנייה הקודמת, חזר. מצאנו את בעליו של איזה פייפר דומה שנראה מושבת ותאמנו איתו הסכם חילופין (ובעבור כך אחרי יומיים שחלפו חזרנו אליו לבילוי בקבינים, טרוול לודג'ים, שלו את הלילה האחרון, אבל שוב אני מקדים מאוחר למוקדם).

יום אביבי של למעלה מחמש שעות טיסה ואני עוד במחשבות על עזיבת פיביין לפירבנקס בזמ"א המגבלתי, אז זה הזמן לקצת הרהורים בנושא האופק המלאכותי במטוסי הקאב של גיי.

אופק מלאכותי בקאב, כן או לא?!

בטיסה הנלייית, פיביין – פיירבנקס כשטסנו צמודים לבסיס הענן, שוב עלתה במוחי למה אין אופק מלאכותי במטוסי הקאב. נימוקי המשקל, המחיר, הסיבוכיות, עוד מכשיר שנוטה להתקלקל ויש להעביר בדיקות שמישות אחת לתקופה, דרישות רת"א האמריקאית, נראו ממש לא משכנעים ביותר. אבל, כמו שחזר ואמר גיי, אם יש לך אופק הסיכוי שתיגרר לטוס במגבלות מז"א גבוה. טיעון זה כנראה חזק יותר משאר הנימוקים, ולכן ברוב הקאבים גם אין VOR, כי בלי אופק (ו-VOR) תטוס אך ורק בתנאי ראייה, ולכך מיועדים מטוסים אלה. רוב התאונות הקטלניות במטוסים קלים קורות בתפר שבין תנאי ראייה לתנאי מכשירים. במקרה זה שמו גבול חד וברור. המסר הובן!!



יואב ויורם ממריאים לסיור מפקדים בגזרה לאיתור אתרי דיג

שדה התעופה של איליאמנה; שימו לב ל-PAPI

בינתיים, תוך כדי העבודה שונו התוכניות (כתוצאה מסיור המפקדים המוטס של יואב ויורם כמתואר בתמונה מעלה...) ובמקום לבלות את הערב שם יצאנו לאיזה חוף נהר, ממש ליד הפתח של אגם איליאמנה ליד כפר (כמו בבדיחה על היער בחדרה, שלושה עצים וקוראים לזה יער...). הנקרא איגוויג (הסבר בהמשך). אם הנחיתה בטווי ריבר היה הזוויה, פה היא בכלל לא הייתה. פתאום מצאנו עצמנו על שפת הנחל, מוקפים בעצים, שיחים, אבנים והשד יודע מה, ואנחנו חנויים.





איליאמנה והאזור. חליפה במבנה הדוק לשמח את התושבים (תמונה מהקרקע של המבנה תופיע בפרק 7 בנחיתה השנייה)

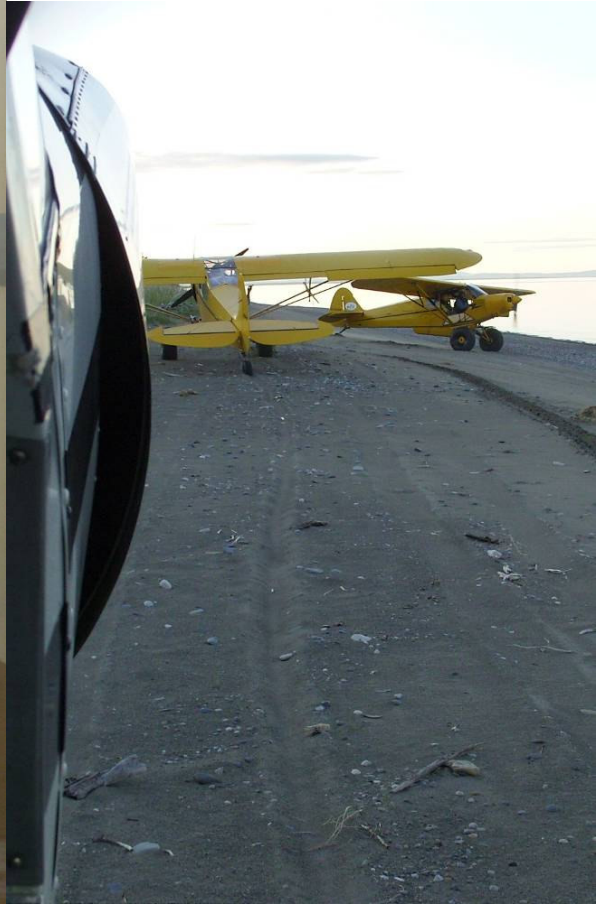




איליאמנה. יעף לשלום (נחזור עוד יומיים). זה הרחוב שנחתנו עליו. שיפוט לגעת בסוף הפס האדום



איגוויג. מבט מהאוויר לפני הנחיתה. שימו לב לרצועת הנחיתה משמאל לנהר. "בוש פיילוט" נוחתים ממש על המים. הכתם הלבן מימין – הקאבין של שאנון.





כאן מתחיל סיפור אהבה שאינו שייך לסיפור אבל הוא חזק ממני....ואז פגשתי את הגברת שאנון... מספר דקות אחרי שנחתנו הופיע איזה זוג. נראו כבני 40 (± 10) שנה. הגברת מאוד חברותית ותאוות קישקוש (שיחה). התלהבה עד מאוד מהיותנו ישראלים וספרה שאימא שלה הייתה יהודייה פלסטינאית (ציינה זאת בפעם הראשונה מתוך 8 פעמים בהמשך שבאחת מהן, כשכבר היינו רק שנינו בגפנו, היא פצחה בריקוד ובשירה של "לו הייתי רוטשילד ..."). כשעה יותר מאוחר היא הופיע עם קפה (או אולי תה, מי ריבונו של עולם זוכר קטנות שכאלו) ואמרה שיש לה קאבין שעדיין לא מאורגן לאורחים (יש לה עוד שני טרבל לודג'ים מאורגנים למופת שזכיתי לבקרם בבוקר שלמחרת) ואם אנחנו רוצים אנחנו יכולים לבוא לשון שם **חינם** (עם שקי השנה והמזרונים שלנו). מאז שנחתנו ועד הפעם השנייה שהיא חזרה הספקנו לספוג הרעשה ארטילרית ומתקפת בליץ של ברחשים ופה ושם גם יתושים בודדים. ראה תמונה (של היתושים, לא של שאנון. לא צילמתי את שאנון אבל היא לא דומה



לנערת פליי בוי מאי 2012).

Igiugig Flies and Mosquitoes



אבל, "בוש פיילוט" אמיתיים נוחתים וישנים בשטח (ראה הסטריפ מעבר לנהר בתמונה קודמת), ובטח שלא מוכרים את החברים שלהם בעבור קורת גג דלה ומסתור מפני היתושים. הייתי בטוח שכולם יעוטו על המציאה אבל הייתי היחידי שנענה להזמנה (אולי בגלל שבדיוק נפער חור בכילה שהגנה לי על הפנים, אחרי שניסיתי לעשן כשהכילה עלי...). "אם אתה בגפך" היא אמרה, "אז נארגן לך מיטה עם כלי מיטה ומזרון וכול מה שצריך". והוסיפה שייקח עוד כשעה עד שהם יסיימו לארגן לי את החדר.



בסביבות 11:00 בלילה בדקתי את החדר והעברתי את הציוד, וחזרתי לחבורה העליזה סביב המדורה (ראה שיר באחד הפרקים הקודמים). ב-01:00 (חצות ועוד שעה) חזרתי לקאבין. שאנון הצטרפה אלי עם כוס ויסקי עם קרח. מכאן ועד 03:30 קשקשנו יחד ואת כל השאר אני מותיר לדמיונכם הבריא. נקודות עיקריות; הגברת בת אמונה בודהיסטית, גרה שם כבר כ-10 שנים ועוסקת מטעם הממשלה בשימור התרבות הקהילתית של משפחת ילדים שהם המשפחה האחרונה של איזה שבט אינדיאני (אתאבאסקנים, כמדומני). במהלך שיחתנו ספרתי לעלמה שבין גיל 4 ל-6 ביליתי באיזו עיירה קיקיונית במדינת אינדיאנה בשם בלומינגטון. הבחורה קפצה עלי בנישוקים וחיבוקים, קראה לי "אח שלה", "אלוהים שלח אותך אלי", ועוד ועוד (ציינתי שהיינו כבר בכוס הוויסקי עם קרח השלישית?!). מסתבר שהעלמה נולדה וגדלה כל ילדותה ונערותה בעיירה אוניברסיטאית זו וכל בני העיירה הם אחים. הסיכויים למצוא בחור נידח שבנידחים באלסקה [קהילת איגוויג על כל שלוחותיה מונה כ-60 משפחות, ובאזור שאנחנו היינו (מעבר לנהר...) גרים סה"כ 5 אנשים] הם כל כך קטנים שבטוח שאלוהים שלח אותי. ומכאן, הכול היסטוריה.³

בבוקר, כשהתקלחתי באחד הטרכל לודגיים המהודרים, בחפיפת הראש החמישית (ככה זה כששמפו על חשבון הבית) הופיע גיי והודיעני שכולם ארוזים ומחכים רק לי... יומיים יותר מאוחר, כשהחברה קפצו על המציאה של אכסניה מסודרת עם ארוחת ערב (שעלתה לכל נפש פי שלושה מתרומתי הצנועה לקהילה באיגוויג) וציינו שהם כבר שלושה לילות לנים בשטח (מינצ'ומינה, איגוויג ונקודת דוגלס) לא התאפקתי וצינתי שאני התקלחתי רק אתמול, ושמבחינתי ניתן לוותר...



³ סבתי המנוחה הייתה אומרת: "העיקר לא עם שיקצע!!!", ולא שכחתי את מוצאה היהודי.

הערה שהמתינה עד פה: אחד היתרונות האדירים בקאב ובדומיו זו ישיבת ה"טנדס", קרי אחד מאחורי השני, ולא כנהוג ברוב המטוסים המוכרים, אחד ליד השני. אז לא מטריד אותך אם המדריך אוכל שום במהלך הטיסה, נגמר לו הדאודורנט והוא כבר 4 ימים לא התקלח, התגלח והחליף בגדים....
מה מחכה לנו בהמשך? היומיים אחרונים מבחינת הנופים המדהימים היו הדובדבן על הקצפת. מזג אוויר שהתקדר לקראת היום האחרון הזכיר לנו למה שינינו את כיוון ההקפה של כל המסע, ולמה תמיד הקטסטרופות והפדיחות הרציניות קורות ביום שלפני הסיום.

הערת לסיכום פרק זה פרי עטו של ג'ק לונדון המוזכר לטוב לעיל – מתוך מרטין עדן (נכתב 1909)

"אלה הם החיים, זו המציאות, ועליי לכתוב על החיים כפי שהם"

יזהר נוי