

געגועים לפילגש – טיסה באז"ם עם גלגל זנב – "פה בארץ חמדת אבות"¹

ושוב אני נזקק לתיאור טיסתו המופלאה של חיים נחמן "...טעמה של אותה טיסה – מי פתי וינסה להסבירה לאחרים?..." , ומאחר ואיני חושש מלהיות פתי, הריני מנסה להסבירה לאחרים.

"אפטרט אמאל את ידי ואת רגלי – והנה עט אני פורח! חייכט, פורח אנכי!! כנף רוח אדירה היתה בי פתאם ותלבינהי כנאזה ותפריחני אל תחתית העצה ואל ראש המשלכה אשר מסביב לביתנו. איך באתי, או איך הופאתי אחרי כן לבית אבא – לא אנכי, ואולי טעמה של אותה טיסה – מי פתי וינסה להסבירה לאחרים? רק בחלומות הלילה יש אשר יטעם האדם אחד משים ממנה – – –" (ספית, ח.נ. ביאליק).

הקדמה קלילה ונוסטאלגית המעה:

בפברואר 1978 טסתי פעם אחרונה בפייפר עם גלגל זנב כטייס מפקד². עברתי לטוס בססנה 150 רק בגלל זמינות המטוס ובגלל איום לצאת לארה"ב לשנה ובמקום בו הייתי מיועד לשהות היו רק ססנות. כשחזרתי בשנת 81 כבר היו שרידיו של מטוס מופלא זה במצבור הגרוטאות.

לפני כעשר שנים הוספתי לרישיוני את האז"ם. התלהבותי מהמטריה הניבה סדרה של כתבות (מתלהמות) שבהם כיניתי את ה"אולטרה לייט" כפילגש בגלל מספר רב של טעמים ונימוקים. נכנסתי כשותף במוני אחרי שניסיון הצטרפותי כשותף בסטורין' עלה בתוהו ונותרתי עם הכסף המיועד "פנוי". לפני למעלה משנה טסתי לאחרונה שוב עם הפילגש. שותפי לאותה טיסה איננו איתנו וזכרו טס איתי גם הפעם.

והנה, י.פ. רב הפעלים הביא לארץ מטוס יפיפה ("ביוטי", בלשון בעם) הנקרא 'וואג' קאב, שנראה כמו פייפר קאב וטס לא פחות נהדר ממנו, ומאחר ושפתי דלה ולשוני ריקה ואיני מסוגל לתאר את היפיפה, הרי תמונתו/ה (בעמוד הבא, ועוד אחת בעמוד האחרון).

הבום

והנה כך, "פיתפתאום" כמאמר בני הנוער, מזמין אותי י"פ לטיסה בחברתו. רק היותי מנוי בשח"ל הדחיק את התרגשותי. עד שאינך רואה את הפילגש אתה לא יודע כמה התגעגעת אליה. 34 שנה מאז

¹ מילים: מוריס רוזנפלד
תרגום/נוסח עברי: ישראל דושמן
לחן: הרמן צבי ארליך
פה בארץ חמדת אבות
תתגשמונה כל התקוות,
פה נחנה ופה נצור,
חיי זהר חיי דרור,
פה תהא השכינה שוכה,
פה תפרכ גם שפת התוכה.

דחפתי (מעדנות) את הסטיק בריצת המראה והרי זה חוזר. ריח השדה הקצור במרחבי קבוצת שילר מתחזרה ומנצח את ריחות "מקס ברנר"³ בשפך הירקון.

הערת שולים רצינית: כבוד הכותב חש קרוע כשהוא בא לתאר טיסה ראשונה במטוס חדש. מחד גיסא, מהנדס הניסוי שבו היה רוצה לכתוב דוח ניסוי רציני, טכני, עם מינימום מילים, ענייני עם: רקע, מטרות, שיטה, תוצאות, מסקנות והמלצות, ולהוסיף נספח עם דרוג המטוס לפי טבלת "קופר הרפר" המהוללת⁴, מאידך גיסא, הוא כבר כתב כל כך הרבה דוחות כאלו וגם קרא, ביקר, העיר, שיפץ והפיץ (במסגרת עבודתו) מספר רב יותר של דוחות כאלו שנפשו הפיוטית כמהה לתת דרור לרגשותיו ולסערת רוחו ולשחרר את נפשו הרומנטית ללא כבלי הכתיבה הטכנית. אז אם פה ושם הכותב מתבלבל, הריהו מתנצל.⁵



המטוס פשוט יפה. מריח עדיין בבתוליות. בהרבה נקודות טכניות ניכרת הרבה מחשבה. גלגלי ענק המזכירים את גלגלי "הטונדרה" של הקאבים המשמשים את ה"בוש פילוט", משככים רציניים, ובניגוד לפייפר, הקיזוז אינו מבוצע ע"י סיבוב ידית הדומה לתפעול חלונות מכונת לפני המעבר לחלונות חשמליים. זיבולי הטכניים שוב משתלטים, אז יאללה לטיסה.

ה-ט-י-ס-ה

הסענו מהמפלס התחתון לעליון בגן העדן של מנחת ראשון. הזדמנות לתרגול השליטה ברגליים (קלה על הקרקע. באוויר בהמשך). האף הגבוה והמרחק הגדול מאוד של הפרופלור מהקרקע (רואים בתמונה,

³ מקס ברנר הוא מותג של מוצרי שוקולד חלביים יוקרתיים

⁴ טבלת קופר הרפר היא מדד מדעי ל"אהבת" הטייס את המטוס לביצוע משימה ייחודית. משמש כקריטריון להתאמת מטוס למשימה.

⁵ זה די מצחיק לכתוב על עצמי בגוף שלישי, אבל במקרה זה הרי כתיבה זו הינה שריד לכתיבה הטכנית המתוארת לעיל.

אפילו רכב הכיבוי יכול לעבור מלמטה) וזה קצת מקשה על הראות קדימה, אבל עם כמה S-ים קטנים וניצול יכולת מתיחת הצוואר, התגברתי. הפדיחות הטיסיות והכיף באו אחר כך.

אחרי ההתארגנות המקובלת, התיישרנו על 36, פתחנו מנוע, זזנו קלות, הרמנו תחת עם דחיפה קלילה של הסטיק, עבודה מאומצת ברגליים לא לתת לזיגזוג להתפתח ואחרי מטרים ספורים אנחנו באוויר. הנטייה האינסטינקטיבית שרכשתי במטוסי התעופה הכללית בעוכריי וי"פ נוהם במושב האחורי. דחפתי חזרה להורדת האף והאצתי למהירות טיפוס. המטוס פנתר, עוד לפני סוף המסלול אנחנו ב- 60 מי"ש ואפשר לטפס. ההרגל לטפס ל-800 רגל מדוכא קשות בהגיענו ל-300 רגל.

נחיתה ראשונה במנחת שילר. רוח צפונית שיוצרת רכיב צד רציני עם משבים רציניים גורמת לנחיתה הראשונה שלי להיות עמוק בזבל. י"פ לוקח את המטוס ומדגים לי את יעילות המשככים. מאז נחיתתי על ה-USS- Coral-sea⁶, אני לא זוכר זאפטה כזו. כלום לא קורה למטוס. חוזרים, ממריאים שוב, שיפור מסוים בביצועי, הרבה עבודת רגליים (בגלל הגוף הקצר, הרגליים מאוד רגישות) ואנחנו מחפשים שדה חדש שיהיה יותר ידידותי עם הרוח. עכשיו מתחיל הכיף האמיתי. השדה עם תלמים כאלו שעם רכב 4X4⁷ הייתי חושב פעמיים אם לנסוע בו, והמטוס עושה זאת בקלילות. גם ההסעה בשדה חזרה, קלה ומשעשעת. המשככים המחוזקים, הטיירים הגדולים והאף הגבוה ששומר על מרחק ניכר בין הפרופ' לתלמים עושים את עבודתם נאמנה.

אחסוך מכם תיאור מפורט של הפדיחות והפשליות. 34 שנים של חלודה נופלות (לאט מידי לטעמי...) ואנחנו נוחתים, צוחקים, מסיעים להתחלה וממריאים. ההרגלים המגונים שרכשתי עם ה"מוני" מסרבים להיות מדוכאים. השימוש המזערי ברגליים (למעט בנחיתות ברוחות צד), הנטייה לבוא עדין, הגישות בסרק ללא מנוע, הנטייה להוריד את האף בגישה ועוד הרגלים נלוזים רבים אחרים נלחמים בי ובמטוס. המטוס סובלני, מחייך, מתחנחן ואוכל את פישוליי בגבורה. מרחק העצירה הממוצע קטן מ-10 מטר (בניגוד למהנדס הניסוי המוזכר לעיל, לא מדדתי, לא סימנתי על המסלול, ואפילו לא צילמתי...).

אחרי ההקפות בשדה הבור הנחיתה חזרה במנחת ראשון היא "חתיכת עוגה", כמאמר אחיינו דוברי לשון עבודה זרה (לע"ז).

דילגתי בתיאורי על ההזדקרות עם ובלי מדפים, על המדפים (אלה שמופעלים כמו מעצור יד ברכב...), אבל חשתי בשמים (ראה ביאליק לעיל).

יתרונות של "כמעט מסוק" בלי כל המגרעות. במשפט אחד – טיסה אמיתית. לא יירוט מחטים, לא טיסה אוטומטית, אלא הרגשת מטוס וחוויה טיסתית לעילא ולעילא.

לחשוב שלא הייתי צריך לשבת מקופל באיזה מטוס נוסעים גדול ולנסוע לחו"ל בשביל טיסה כזו מדליקה, והכול פה בארצנו הקטנטונת תחת הפיקוח המנדנד של בסיס תל-נוף (הריהו ביתי השני והשלישי⁸) אז כאמור במילותיו של מוריס רוזנפלד בשיר המצוטט בהערה מס' 1, "פֶּה בְּאֶרֶץ חֲמֻדָּת אֲבוֹת תְּתַגַּשְׁמָנָה כָּל הַתְּקוּוֹת".

⁶ נושאת מטוסים אמריקאית המשייטת ברחבי האוקיאנוס השקט.

⁷ כזה שלולא השותפות שלי במטוס אולי הייתי קונה...

⁸ להזכירכם את שני עשורי השנים שבילית בו ועוד, עד עצם היום הזה, כ-17 שנות מילואים...

כל שנבקש – לו יהי.

לטענת י"פ הגעתי מאוחר אז את התמונה הבאה החמצתי.....



ואנחנו טעמנו "אחד משישים ממנה" במציאות..(ביאליק לעיל)

י' כ' ע' ו' ז' ה' ד' ב' א'

יְהוָה נֹוֹי