

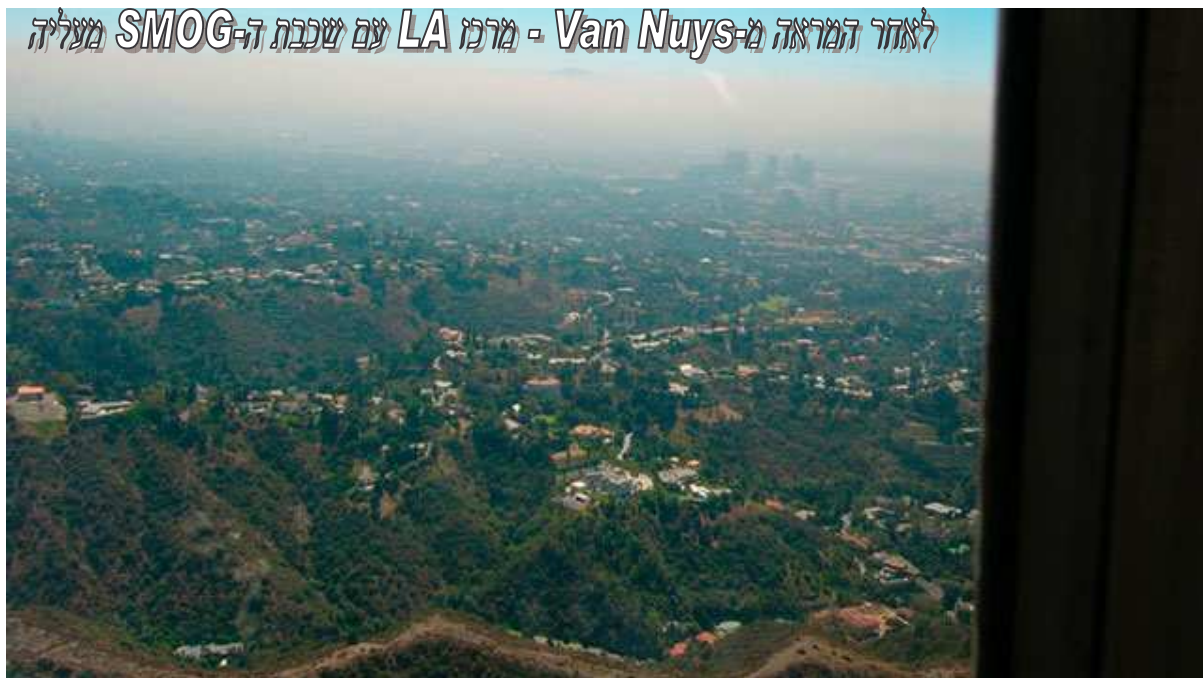
יומן מסע טיסה ארה"ב 2003 – מערב ארה"ב – עודד זהבי

4.8.03 - יום שני

הטיסה ב-7:30 ואני מתייצב בשדה Dulles בושינגטון ב-5:30. הטרמינל מלא ועקב הבדיקות הביטחוניות החדשות התהליך אורך זמן רב. אני נדרש לפתוח את התיקים שלי אחרי שארזתי אותם בקפדנות ולהוריד את הנעליים לבדיקה – ייאוש. אחרי כמה שעות נוחת ב-לוס-אנג'לס (LAX), שוכר רכב ויוצר קשר עם רז בג. רז מסביר לי איך להגיע לקרבת שדה הבית (Van Nuys) וקובעים מקום מפגש. פוגש את רז שמתגלה כבחור נחמד ביותר, עם המון מוטיבציה להראות, ללמד וממש לוקח על עצמו מעין שליחות לגרום לי לנצל את המיטב מהשבוע שעומד לרשותי באזור. דבר ראשון פותחים מפות אזור ורז נותן הדרכה קצרה על הסביבה, מקומות לינה אפשריים במחיר סביר (אחרי שהוא ורעייתו עשו סקר עבורי בלי שבכלל ביקשתי), אזורי קניות וכו'. הדבר הבא הוא מעבר דרך ה-Pilot Shop המקומית, הצטיידות בחומר הנדרש לאזור (מפות, דפיות מכשירים וכו') ומשם לשדה עצמו להכרת המקום בו הוא עובד וממנו אשכור מטוסים בימים הקרובים. בשלב זה אנו נפרדים ואני מתחיל לסגור כמה מנהלות – מציאת מקום לינה (החלק הכואב ביותר באזור – כל מוטל הכי דרעק גובה כ-\$50-60 לילה ואף יותר בסופ"ש ועבור שבוע מדובר כבר בכ-\$500 ולזה לא כל כך ציפיתי), קניית מצלמה דיגיטלית שתשמש אותי לשאר הימים. קובע עם רז שניפגש בשדה מחר בבוקר ונצא לסיור הכרות באזור עם C-150.

5.8.03 - יום שלישי

נפגשים בשדה. רז מציע מסלול הכולל מעבר במספר שדות תעופה באזור הן לצורך הכרת האזור והן להכרת נושא התעבורה באזור LA. קצת על נושא המרחב האווירי באזור – האזור עמוס בצפיפות שדות גדולה עם כמות תעבורה ענקית. רק מלהסתכל על מפת המרחבים אפשר לקבל ורטיגו – שדות Class C ו-Class D הממוקמים קרוב וכולם מתחת ל-Class B של LAX. דוגמא לשינוי הנובע מהצפיפות – בשדה Van Nuys ישנם שני מסלולים מקבילים. במרחק 6 מייל מזרחה נמצא שדה Burbank (BUR) שהפייל למסלול 08 שלו עובר בניצב מעל מסלולי Van Nuys ולכן גובה ההקפה לשני מסלולי Van Nuys שונה ומתאים עצמו לקו



הגלישה ל-BURBANK, קרי, במסלול המרוחק יותר גובה ההקפה גבוה יותר מהמסלול הקרוב יותר. אני מצדי מגיע מצויד ברשימת שדות ואזורים שהומלצו לי ע"י יזהר נוי מהימים שטס פה כאשר פקד את ביה"ס לטייסי ניסוי בבסיס Edwards. זו פעם ראשונה לאחר כ-6 שנים שאני טס ב-C-150 ולאחר הפייפר שבו טסתי בחוף המזרחי, המטוס הזה נראה כמו צעצוע. הדבר מורגש מאד בהמראה. בפייפר הריצה ארוכה והניתוק וקצב הטיפוס איטיים וההיגוי קשה ופה עם הססנה אחרי ריצה קצרה ביותר המטוס פשוט מדלג לאוויר והכל כל כך קל.

תחנה ראשונה בדרך היא ביצוע Touch & Go בשדה Santa Monica (SMO). אנחנו מבצעים והפקה של המגדל כועס עלינו כי טוען שלא ביצענו מה שאמר לנו, מתפתח דין ודברים קטן בין רז לפקח אבל רז חכם מספיק לא לפתח את זה יותר מדי והפקח מודיע כי יישלח מכתב תלונה למפעיל המטוס (עפ"י אות הקריאה).

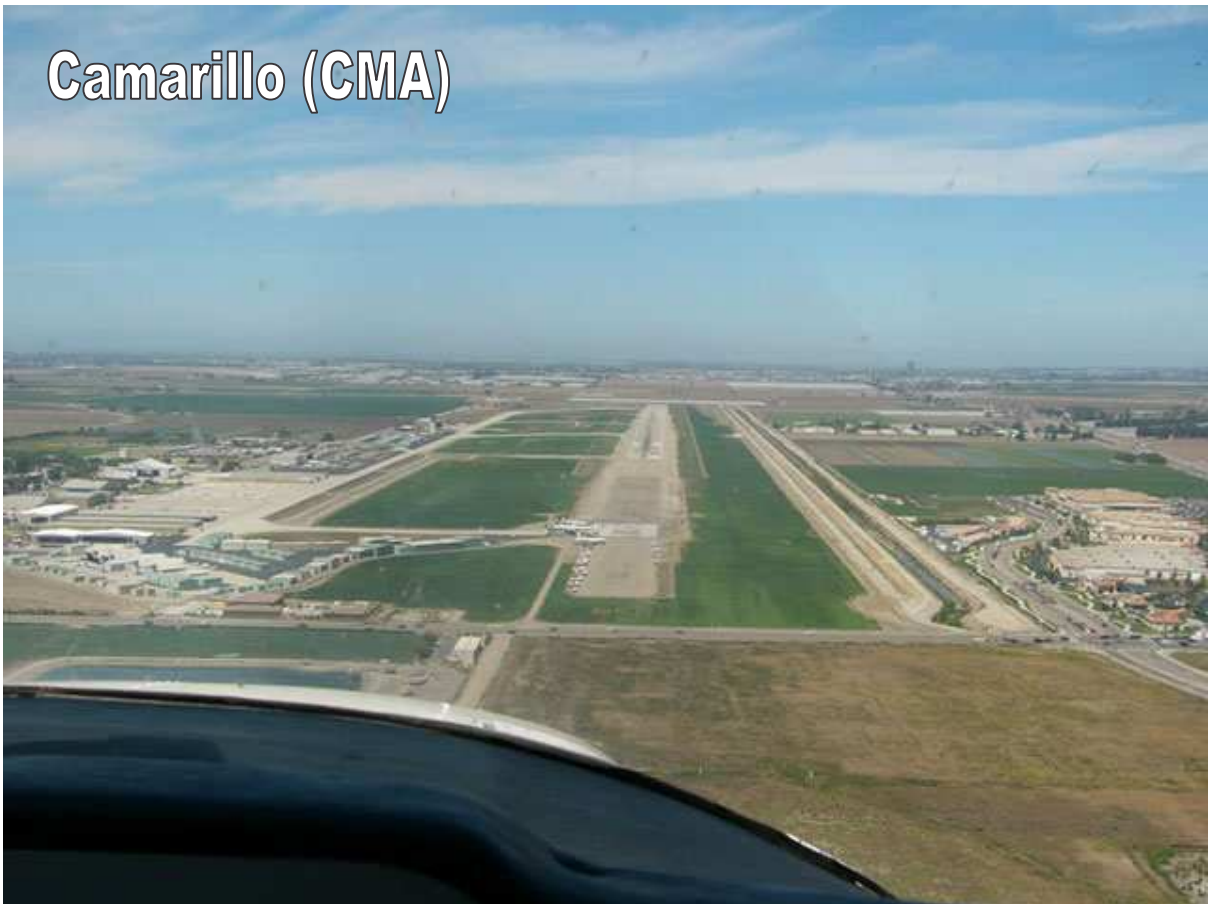


אחרי ההתחלה המעט לא נעימה פונים מערבה לאורך חוף Malibu ובהמשך פונים צפונה חזרה ליבשה, עוברים את אזור Thousand Oaks וניגשים לנחיתה בשדה Camarillo (CMA). נוחתים נחיתה מלאה, מסיעים חזרה לעמדת ההמראה וממריאים

Thousand Oaks



Camarillo (CMA)



תחנת דלק למטוסים



הנקודה הבאה אחרי Camarillo היא שדה Santa Paula (SZP). המסלול בשימוש הוא 26 ופה אני חווה לראשונה הקפה שצמודה לצלע הר.

Santa Paula (SZP)



בשדה שוכן בין היתר גם סוחר מטוסים. לאחר הנחיתה אנו ניגשים לאזור המכירות. המטוסים שעומדים למכירה מבריקים ומצוחצחים כביום היוולדם. כואב הלב לא לקנות אחד או יותר.



למכירה

באחד המוסכים אנו מגלים איש מבוגר שבונה מטוס עבור לקוח.



עוד סיבוב קצר בשדה וממשיכים לדרכנו. מסייעים ל-26 וממריאים.



לאחר ההמראה פונים חזרה לכיוון צפון מזרח וטסים לשדה Agua Dulce (L70). מבצעים הקפה ימנית למסלול 22 ונוחתים. השדה קטן ויפהפה. מסתבר שהשדה נמצא בתנופת בנייה - מיליונר כלשהו מתעתד לפתח את המקום ולהשקיע בו כסף רב כולל בניית שכונה צמודה לטייסים שישתמשו בשדה. נכנסים למבנה של מפעיל השדה ומסתבר שמדובר בחניך של רז. מקשקשים קצת ויוצאים לדרכנו.



Agua Dulce (L70)



אחרי המראה רז לוקח אותי לראות משהו (לא מגלה לי בשלב זה). כמה דקות לאחר מכן אנחנו מבצעים סיבוב באזור הררי ובתחתית העמק בסמוך למספר מבנים בודדים מתגלה מטוס הארייר על צלע ההר. לך תבין איך הגיע לשם. עוד סיבוב לצילום ואנו ממשיכים בחזרה לשדה הבית ב-Van Nuys.



לאחר הנחיתה אני נשאר בשדה סתם בשביל הכיף. מדהים כמה שהשדה הזה עמוס. כל הזמן יש המראות ונחיתות החל ממטוסי הדרכה קטנים ועד למטוסי מנהלים גדולים. מסתבר שמדובר בשדה GA העמוס ביותר בעולם (500,000 המראות ונחיתות בשנה). ותיקי השדה מספרים גם על מצבים של 14 מטוסים בהקפה!!!

סיכום היום: נחיתה ב-5 שדות, 2:20 שעות טיסה.

מטרת היום היא לעבור במספר שדות שסיפר לי עליהם יזהר נוי וכמו כן לבקר חברים שנמצאים בקורס טייסי ניסוי. המטוס שאנחנו לוקחים הפעם הוא 172. היעד הראשון הוא שדה Rosamond (L00). השדה נמצא במדבר מוהבי מעבר לרכס ההרים שתוחם ממזרח את אזור LA. הייחוד של שדה זה הוא שסביבו בנויים בתים של טייסים בעלי מטוסים פרטיים ולמעשה לכל בית יש סנף שמחבר אותו למסלול ההסעה.

בדרך ל-Rosamond - חוצים את רכס ההרים



מעבר להרים מתגלה מדבר מוהבי השטוח



מסלול מירוצים בלב המדבר



Rosamond (L00)



Rosamond (L00)



נוחתים ב-Rosamond, מסיעים רק כדי להסתכל מקרוב על הבתים וההנגארים הצמודים שלהם (אני מת מקנאה) וממריאים לכיוון צפון מערב לשדה Tehachapi (TSP) הממוקם באזור הררי. בדרך לשדה חוצים רכס עם מאות תחנות רוח ליצירת חשמל.



Tehachapi (TSP)



מקיפים את השדה וניגשים לנחיתה. השדה נראה נטוש למדי ואנו מבצעים Touch & Go וממשיכים עדיין לכיוון צפון מערב. השדה הבא הוא Kern Valley (L05) הצמוד ל-Lake Isabella והממוקם למעשה צפונית לנו אך בין שני השדות מפריד רכס הרים עם פסגות של 6000'-8500' ולכן מה שאנו עושים הוא טיפוס לאורך עמק שכיוונו צפון מערב ובהמשך פניה לעמק אחר שמוביל לשדה היעד. מטפסים טיפוס ארוך לגובה 7500' ועוברים בעמקים בין ההרים. בקצה העמק השני מתגלה במלוא יופיו האגם. השדה ממוקם בקצה הצפוני של האגם ואנו מתחילים להנמיך מגובה 7500' לגובה ההקפה 3600'. ההקפה למסלול 17 הינה ימנית וצמודה לצלע הר.





Kern Valley (L05) - Lake Isabella



נוחתים ומסיעים לרחבת החניה. זמן לארוחת צהריים. צמוד לחניה יש תחנת דלק ועליה מטוס מוצב על מיסב המשמש כשבשבת ובהמשך גם "אבן חיזוי מזג אוויר". את המסעדה (או יותר נכון פונדק דרכים) מפעילה גברת אמריקאית כבת 50, שרופה מרוב שיזוף ועם קול חלוד מרוב סיגריות שמסתבר שהיא גם זו שמדברת בקשר עם המטוסים שמגיעים בתדר ה-UNICOM.



אבן חיזוי מזג-אוויר

מסיימים ארוחת צהריים וממהרים להמריא כדי להגיע בזמן לשדה הבא – MOJAVE (MHV) כדי לפגוש חבר. הדרך עוברת באותו נתיב בין עמקים שבו הגענו ושוב נדרשים לטפס לגובה 7500' – מה שלוקח די הרבה זמן ביום חם שכזה ומאלץ אותנו לבצע שני סיבובי 360 מעל האגם בטיפוס לצבירת גובה לפני כניסה לאזור ההררי.





כמה מילים על שדה היעד מוהאבי – השדה משמש בין היתר כמקום אחסנה למטוסים (אידיאלי בגלל היובש), שוכן בו בי"ס אזרחי לטייסי ניסוי הנקרא NTPS (National Test Pilot School) שבו לומד חבר שבאתי לבקר וכמו כן משמש כשדה הבית של ברט רוטאן. לאחר נחיתה נפגשים עם החבר שעושה לנו סיור קצר בהנגאר של ביה"ס ובביה"ס עצמו.

בדיעבד הסתבר לי שפספסתי בגדול - למחרת בבוקר יצאה מהשדה טיסה של Spaceship 1 – אותו כלי טייס שמנסה להוכיח עקרון של טיסת חלל מאוישת עם זמן סבב קצר בין טיסות.



השעה היא כבר שעת סיום הלימודים ואנו מציעים לחבר טרמפ לאזור מגוריו, לשדה הנקרא General Fox (WJF).



נוחתים בשדה, חונים ליד T-28 פרטי ויורדים לשחרור עצמות קל ולפגישה עם אשתו של החבר שבאה לאספו הביתה.



חזרה למטוס ואנו חוזרים חזרה לשדה הבית ב-Van Nuys. את הקטע האחרון של הטיסה אני מנצל לתרגול מכשירים ולנחיתת ILS. לאחר שנוחתים, רז עולה לטיסת ערב/שקיעה עם חניך ומציע לי להצטרף. סירוב לטוס אינו קיים כמובן בלקסיקון האישי ואני מצטרף כנוסע.



סיכום היום: נחיתה ב-6 שדות, 3:40 שעות טיסה שלי מהן חצי שעה כתרגול מכשירים ועוד כשעה טיסת לילה כנוסע.

יום חמישי - 7.8.03

היום אנחנו מתכננים לטוס לאי Santa Catalina הנמצא כ-25 מייל מול חופי LA. בשבילי מדובר באירוע חדש של טיסה מעל מים. אני מחליט לנצל את ההזדמנות ולתרגל טיסת מכשירים. גם הפעם המטוס הוא ססנה 172. מגישים מרשה ויוצאים לדרך. אחרי המראה הבקר שולח אותנו לכיוון 095 על נתיב V186 עד לנקודה ADAMM, משם בכיוון 187 על נתיב V394 לנקודה AHEIM ול-Seal Beach VOR ומשם בכיוון 202 על נתיב V21 עד לאי ושדה התעופה שבו הקרוי Avalon (AVX) והמכונה Airport In The Sky.



לקראת חציית קו החוף בדרך לאי





האי הולך ומתקרב



הולך ומתקרב



לקראת חציית קו חוף לאי



נכנסים לאי עדיין ב-IFR ולאחר שעוברים את חציו עוברים ל-VFR, נכנסים בזווית 45 מעלות (כנהוג בארה"ב) לצלע עם הרוח ימנית למסלול 22. טסים בגובה ההקפה שהוא 2600' ולמרות שאנו 1000' מעל גובה המסלול



התחושה לאורך כל ההקפה כי אנו נמוכים מאד ביחס לתמונה ההקפה הרגילה. התחושה אף מתגברת בפיינל – תחושה שהולכים להיכנס בצלע ההר. דבר נוסף שנותן תחושה מוזרה הוא שמסלול 22 נמצא בשיפוע עולה ולכן המסלול מכיוון זה נראה קצר ונותן תחושה כי אינו מספיק למרחק הנחיתה. נחיתה רגילה, מפנים מסלול ומגלים כי כל רחבת החנייה כבר מלאה במטוסים. מסיעים לציד הרחבה, מוצאים מקום יחסית פנוי, מכבים וקושרים.



מעט אחרי שאנחנו מסיימים את הקשירות נוחתים בזה אחר זה צמד מטוסי דקוטה פרטיים ומסוק Blackhawk של משמר החופים.



המתחם של השדה כולל מרפסת תצפית שבתחתיתה גם משלמים דמי נחיתה, מסעדה, חנות מזכרות. מהמקום ניתן לשכור רכב או מונית כדי לצאת לטיול באי. המקום מפורסם בין השאר בעדרי בופאלו שחיים בו והמסעדה שנמצאת במתחם השדה מפורסמת בהמבורגרים מבשר בופאלו. מומלץ!!!

אחרי ארוחה טובה יוצאים חזרה למטוס, ממריאים ועושים סיבוב קצר לכיוון צידו הצפון מערבי של האי. משם חוצים חזרה לכיוון LA. החזרה מבוצעת ב-VFR.

מבט צפונה



מבט לצפון מזרח



לאחר חזרה ליבשת אנו פונים לבצע מעבר מעל שדה התעופה הראשי של LA – LAX. התהליך הנדרש הוא לטוס בגובה מוגדר, לשנות טרנספונדר מ-1200 ל-1201 למשך החצייה ובסיום לחזור ל-1200. השדה פשוט ענק – 4 מסלולים מקבילים (המחולקים ל-2 זוגות) ומתחתינו ממריאים ונוחתים מטוסים במשך כל זמן המעבר. אחרי המעבר פונים לכיוון Downtown ומשם לשלט המפורסם של Hollywood. משם עוד מס' דקות טיסה ונוחתים בשדה הבית.







סיכום היום: טיסה ראשונה מעל ים, 2:20 שעות טיסה מהם 1:10 כתרגול טיסת מכשירים.

זהו. טיסה אחרונה שלי בארה"ב בטיול הנוכחי ואני כבר מפנטז על הטיול הבא (מחוף לחוף? , באזור פלורידה?, באזור ניו-אינגלנד?). סה"כ טסתי כ-36 שעות (בחוף המזרחי והמערבי יחד) וגם אם לא תמיד היה נוף מעניין לראות (נוף חד-גוני או סתם תנאי ראות גרועים) החוויה הייתה מדהימה.

היום הזה מוקדש למוזיאוני תעופה עפ"י המלצותיו של רז. הראשון נקרא "Planes of Fame" וממוקם בשדה שנקרא Chino (CNO).







מסתבר שהמוזיאון מחזיק מס' מטוסים ישנים במצב טיסה ומאפשר תמורת כמה מאות דולרים לטוס עליהם טיסה קצרה. בזמן השהות שלי מכינים מוסטנג לטיסה שהזמין בר מזל כלשהו.



בתום הסיור במוזיאון אני נוסע למוזיאון נוסף הממוקם בצמוד לשדה צבאי הנקרא March Base. אני מגיע כ- 15 דקות לפני הסגירה ובריצה מטורפת אני עובר על פני הרחבה החיצונית בלבד הכולל כמה עשרות מטוסים.





