

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

הקדמה

מהיום בו קיבלתי את רישיון הטיסה האמריקאי שלי (5/97) אני חולם על ביצוע של טיול טיסה בארה"ב. חוקי הטיסה במדינה זו מאפשרים מיצוי מדהים של חווית הטיסה ועם מינימום כאבי ראש מצד הרשויות והמדינה עצמה בעלת מרחבים אינסופיים ומדהימים ואי אפשר גם להתעלם מנושא המחיר – כחצי מהמחיר בישראל (172 תושכר לדוגמא בכ-\$75 לשעה).

כחלק מאיסוף החומר כדי להחליט מה, איפה ואיך, אני מבקש עזרה בפורום תעופה קלה ומקבל אותה בנדיבות מרז בג, נדב עירון, מייק ריכפלד וערן צוקר. כמו כן פונים אלי מס' מדריכים המציעים את שירותם כמלווים. מידע על החוף המערבי וסביבת LA אני מקבל בשפע מידידי יזהר נוי (מימיו בבי"ס לטייסי ניסוי ב-Edwards) בשבתנו על חוף ימה של אילת לאחר טיסה משותפת לאילת.

מה שקובע את עיתוי הטיול היא האירוע השנתי של ה-EAA (Experimental Aircraft Association) באושקוש ויסקונסין, אירוע שאורך שבוע ובו משתתפים כל שנה כ-12000 מטוסים. אמנם יצא להיות עד כה פעמיים באירוע (ב-96 ו-97) אבל אף פעם לא הגעתי לשם בטיסה וזה נראה תמיד כמו שיא מסוים של מיצוי התחביב.

ההחלטה העקרונית מתקבלת והרעיון מתחיל לקרום עור וגידים. מתברר (כמובן) כי אני לא הראשון שחושב על הרעיון ושבייה"ס של זיו לוי בגטיסבורג, מרילנד (ליד וושינגטון) כבר מבצעים מסע לאושקוש מס' שנים ושהשנה מתוכנן מסע דומה בו ישתתף גם צור בנר כמדריך ומלווה של שני חבר'ה מישראל. אחרי מספר ביורים מול מקומות נוספים להשכרת מטוסים במקומות שונים בארה"ב אני מגיע למסקנה שיותר נכון מבחינתי יהיה להצטרף לחבורה של זיו. נקודה נוספת שמטרידה אותי קשורה לאופן ביצוע המסע – האם המסע כולו בתנאי ראייה VFR או לא. לכל כיוון יש משמעות כבדות: אם ההחלטה היא על טיסת VFR בלבד אזי אני מסודר מבחינת רישיון, מרגיש שאני יכול לתפקד כטייס בודד (שהרי את הרישיון הוצאתי בארה"ב ואני מכיר את אופן העבודה) במידה ולא אשיג שותפים טייסים ואני לא צריך להוציא כסף על עלות של מדריך שיהיה איתי אך מצד שני, מהכרת המז"א בארה"ב במיוחד בתקופה זו די סביר שחלק מהמסע יעבור באזורים בהם ישררו תנאי IMC והמשמעות הנלוות הינן עיכובים והמתנות בשדות שונים עד לשינוי תנאי מז"א ל-VMC. אם ההחלטה היא על טיסת VFR עם אפשרות ל-IFR אזי מכיוון שלי אין את ההסמכה הרשמית ל-IFR (יש לי ידע וניסיון ראשוני אבל לא את החותמת) אזי או שאממן עלות של מדריך שיטוס איתי או שאמצא שותף עם הסמכת מכשירים. חישובים כלכליים זריזים מראים לי שלממן מדריך זה הדבר האחרון שאני יכול להרשות לעצמי ושאני בהחלט מעדיף למצוא שותפים לטיול ולחלוקת העלות ורצוי שותף עם הסמכת מכשירים.

כותב מודעה בפורום ולשמחתי מאוחר המבוקש - נועם שפר. נועם מגיע עם ניסיון רב בהרבה משלי בכלל ובארה"ב בפרט ובעל הסמכת מכשירים ורישיון מסחרי אמריקאיים. פגישת הכרות אחת ומס' שיחות טלפון מספיקות ליצור את הקשר ולהגדיר פחות או יותר זמנים, מסלול וציפיות.

עוד כמה שיחות טלפון מקומיות עם צור וטרנס-אטלנטיות עם זיו סוגרות גם את נושא המטוס שיעמוד לרשותנו, העלויות, הזמנים וכו'.

24-26.7 – התארגנות והכנות

מגיע לווישינגטון. יריב ויובל (שני חבר'ה שלומדים אצל זיו) אוספים אותי מהשדה לדירת האירוח. מדובר בדירת סטודנטים שבה מתאכסנים חבר'ה שלומדים בבי"ס ורובם צעירים ישראלים שמטרתם להיות בסוף טייסי Airline ומבצעים את המסע הארוך מהרישיון הפרטי, מכשירים, מסחרי, דו"מ, הדרכה ועד להגשת מועמדות לחברת תעופה. פרט להם יש כבר מס' ישראלים שהגיעו כמוני לטובת מסע כזה או אחר בארה"ב. כולם מהווים חבורה נחמדה ועם תחביב משותף. השיחות מעניינות ותמיד יש מה ללמוד.

למחרת ההגעה אני מתחיל לקחת טיסות באזור עם צור ועם זיו. הטיסות מתמקדות בהכרת האזור, רענון נושא טיסה בכלל (לא טסתי מס' שנים אבל מסתבר שזה פחות או יותר כמו ללמוד לרכב על אופניים – אם למדת אתה לא שוכח) וטיסה בארה"ב בפרט (זה 6 שנים שלא טסתי בארה"ב), ביצוע BFR (Bi-Annual Flight Review) והסבה למטוס Complex בכלל ולמטוס שבו נטוס בפרט. אחרי 6 שעות טיסה הכול מוכן מבחינתי. בזמן הגעתי מסתבר שלפייפר שעליו אנחנו מתוכננים לטוס יש בעיה במערכת קיפול הגלגלים אך התיקון אמור להסתיים בזמן ולא אמור להשפיע הן על ההכשרה שלי עליו והן על תאריך היציאה.

במהלך הטיסות שם מתברר שמאז הפיגוע בתאומים ובפנטגון הונהג באזור הבירה נוהל (Air Defense Identification Zone). המשמעות המעשית היא כי בכל שדה הנמצא במרחב הבירה, מטוס המעונין להמריא צריך להגיש תוכנית טיסה ולפני המראה אמור לקבל אישור + קוד טרנספונדר ייחודי לו (כמו ב-IFR). רק לאחר שהמטוס יוצא מגבולות האזור המוגדר מותר לו להחליף קוד חזרה ל-1200 (הקוד הסטנדרטי ל-VFR). מטוס שמעונין להיכנס לתוך האזור אמור להגיש תוכנית טיסה ולציין את זמן הגעתו ולפני הכניסה לאזור מקבל אישור מהבקר + קוד טרנספונדר ייחודי לו ואז יכול להמשיך לנחיתה בשדה היעד.

המטוס

המטוס הוא Piper Cherokee Arrow 4 (PA-28R201T) בעל 4 מושבים, זנב T, פסיעה משתנה וגלגלים מתקפלים ומהירות שיט של כ-130 קשר.



27.7.03 - יום א'

המטוס מוכן סוף סוף. אנחנו מסיימים התארגנות (צ'ופרים לדרך, אריזת תיקים ועוד). החבר'ה מקפיצים אותנו לשדה ובצהריים אנחנו מוכנים ליציאה לדרך. הלג הראשון שלי. המראה רגילה מגטיסבורג ופנייה לכיוון כללי צפונה לכיוון שדה לנקסטר בפנסילבניה (LNS) – שדה שבו ממקמת חנות Pilot Shop בה אנחנו מתכוונים להצטייד במפות להמשך הדרך. טיסה רגילה אבל ראות לא מרשימה. נחיתה לאחר כ-50 דקות, מסיעים לחנות ואז נגלה לפני גן-עדן לטייסים:



פנסילבניה בערפל

חנות מדהימה שמכילה כל מה שאפשר לחשוב עליו – מצעצועי תעופה לילדים, דרך מפות, אוזניות, מכשירי קשר וניווט ועד לרמת צמיגים למטוסים – מעין Auto-Depot למטוסים. המסע המתוכנן שלנו חוצה מס' מדינות לא קטן ואנו נאלצים להוציא כ-\$70 רק על מפות וספרות נוספת (מפות VFR המכונות Sectionals, מפות IFR, דפיות הנמכה וספרי A/FD – Airport/Facility Directory הכוללים את כל הפרטים הנדרשים על כל השדות הכלולים בהם). העובדה שמפת VFR של אזור

שיקגו (הכוללת את אזור אושקוש) אזלה ואינה במלאי נותנת חייוי ראשוני על נפח התעבורה הצפוי בהמשך המסע בדרך לאושקוש: לפני עזיבת המקום אני עובר בשירותים ושם אני רואה את השלט הבא המוצב מול מי שמטיל מימיו במשתנה:

**Those with short stacks
and low manifold pressure,
Please taxi close**

חוזרים למטוס ומתחילים לארגן את כל החומר לפי סדר השימוש בו כך שכל המפות והחומר הנלווה יהיו זמינים בכל רגע נתון.

מתארגנים להמראה, הפעם תורו של נועם. מחליפים גם מקום ישיבה (בארה"ב אין הגדרה של חובה להטיס מכסא שמאל אבל נועם מעדיף לעשות זאת הפעם מכסא שמאל. בהמשך המסע נשמור על מקום הישיבה – אני בשמאל ונועם מימין – סדר שתואם גם את מה שאני רגיל לו וגם מתרגל את נועם להכנה לעתיד אם יחליט להוציא רישיון הדרכה).

נועם מסיע, הכל תקין עד כה ומתחילים המראה. מתישהו במהלך ריצת ההמראה (עוד לפני הניתוק) נועם אומר לי "אתה לוקח" תוך שאני רואה אותו מחליק עם הכסא שלו אחורה. אני לוקח את ההגאים ומשלים את ההמראה ומאפשר לנועם להחזיר את הכסא למקומו ולקחת את ההסטה מחדש. כנראה שהנעילה של הכסא בעייתית מעט וצריך לוודא מעתה שהיא נעולה כהלכה.

מכיוון ששעת צהריים כבר והבטן מקרקרת מחליטים לטוס לשדה בו יש מסעדה בטרמינל. טסים טיסה די קצרה לשדה רידינג שבפנסילבניה (RDG). ארוחת צהריים תכליתית וחזרה למטוס. היעד הבא הוא ניו-יורק וטיסה לצד מנהטן לאורך נהר ההדסון.

במהלך הדרך אנו פונים לבקר ומבקשים קבלת שירות VFR Following שהינו שירות מכ"ם שניתן לטיסות VFR על בסיס זמינות של הבקר ומאפשר קבלת דיווחים על תעבורה של מטוסים אחרים באזור. זה הזמן לציין את אדיבותם הבלתי נתפסת כמעט של הבקרים. התחושה שאתה מקבל היא שאתה רצוי ולא מהווה גורם מפריע למישהו. הבקר מאשר את קבלת השירות ונותן לנו הכוונה לכיוון NYC ובהמשך גובה לטיסה באזור מנהטן (1500').

האפשרות לטוס בגובה נמוך באזור מנהטן מעט מפתיעה לאור הניסיון המר במגדלי התאומים ולאור העובדה שכל בקר בר דעת מזהה שהטייס שמולו בעל מבטא זר אבל אם ניתן האישור אנחנו בטח שלא נתווכח. עוברים מעל גשר ורזנו המחבר בין ניו-יורק לניו-גרסי והמראה המדהים של מנהטן נגלה במלוא הדרו.



Verzano Bridge

מנהטן מדרום



מנהטן בפניה שמאלית







מבצעים מס' הקפות סביב פסל החירות וממשיכים צפונה לאורך נהר ההדסון בצד המערבי של מנהטן ורואים בין השאר את החלל שנפער במקום בו שכנו התאומים (Ground Zero).



מנהטן - סנטרל פארק



פיינל ל-Westchester
(HPN)



זמן קצר לאחר שחולפים את מנהטן בטיסה צפונה אנו נוחתים בשדה ווסטצ'סטר, ניו-יורק (HPN). הנחיתה מעט קשה עקב גזירות רוח בקרבת המסלול אבל נועם מבצע זאת יפה.

מסיעים ל-FBO שבחרנו (על סמך ניסיון קודם של נועם בשדה זה) וישר הולכים לראות מזג אוויר כדי להחליט על המשך המסלול.

כאן המקום לספר מעט על רמת השירות שניתן בארה"ב לטייסיים. כמעט בכל שדה שביקרנו בו במהלך המסע ישנו חדר/פינה לטובת קבלת מז"א. העמדה מצוידת בד"כ במחשב שבו ניתן לקבל כל סוג של מידע החל מתצלומי לוויין, תצלומי מכ"מי מז"א, דיווחי METAR עבור שדה או שדות בנתיב מוגדר, תחזית TAF כנ"ל, רוחות בגבהים, תמונת אזורי גשם/סופות וכו'. בעמדה יש גם טלפון שבו ניתן לקבל דיווח ע"י מוקדן, להגיש תוכנית טיסה ומדפסת להדפסת הנתונים.

התחזית אינה מעודדת: קיים קו סופות בכיוון צפון מזרח-דרום מערב המתקרב לאזור. התחזית מציינת כי הקו ישהה למחרת על כל אזור New-England. התוכנית המקורית שלנו משתבשת מכיוון שתכננו לטוס למחרת מהשדה הנוכחי לאורך החוף הדרומי של New-England עד לאי Marthas Vineyard (אותו אי שקנדי ג'וניור ניסה להגיע אליו בליל טיסתו האחרונה), ומשם לעלות צפונה לאורך קו החוף של האוקיינוס האטלנטי עד למדינת Maine. נראה כי אין טעם לדבוק בתוכנית המקורית (למרות ששם צפויים נופים מדהימים) מכיוון שככל הנראה פעילות הסופות הצפויה שם פשוט תשאיר אותנו על הקרקע. עכשיו נשאר להחליט מה עושים ומה התוכנית החלופית. מכיוון שבאותו יום יצאו אחרינו עוד כמה מטוסים של החבר'ה הישראלים מגטיסבורג ישירות למפלי הניאגרה החלטנו לחבור אליהם ולנסות במגבלות מזג האוויר להגיע עוד הערב למפלי הניאגרה. מה שעדיין עומד בדרכנו הוא קו הסופה המדובר אך בכל התצלומים/תמונות מכ"ם רואים אזור בו יש חור בקו הסופה שדרכו ניתן לחדור מערבה. ה"חור" ממוקם צפונית לנו בערך בקו הרוחב של Albany. ההחלטה היא כי נטוס צפונה לכיוון Albany, נברר עם ההתקדמות שלנו עם הבקר האם ה"חור" עדיין קיים ואם לא פשוט ננחת ב-Albany, נשהה בלילה שם ולמחרת נמשיך.

ממריאים וטסים צפונה, ערפל די קשה ומערבולות קלות-בינוניות מקדמות אותנו. שומרים כיוון ע"י VOR ו-GPS. לקראת Albany יוצרים קשר עם הבקר ושמים לשמוע כי ה"חור" עדיין קיים אך תנאי הטיסה מחייבים טיסת מכשירים. אני מטיס בשעה שנועם פותח מפות IFR, מתכנן נתיב וממלא IFR Flight Plan באוויר עם הבקר (לאורך נתיב V2 למי שמכיר) ובשמחה ובששון אנחנו פונים מערבה בגובה 4000'.



טסים בתנאי IMC אמיתיים כאשר בחלק מהזמן אנחנו בתוך עננים ובחלק מהזמן בין שכבות עננים. לא רואים כלל את הקרקע פרט לרגעים בודדים אחת לזמן רב. מעבר לכך כבר מחשיך. אני חווה בפעם הראשונה תחושת ורטיגו קלה – מרגיש שאנו בפנייה קלה ימינה למרות שאנו מיוצבים בישרה ואופקית. אני דבק בהטסת המכשירים בכלל והאופק המלאכותי בפרט ומבין לראשונה את המשמעות של מלחמה של השכל במוח

שמסדר לך נתון שונה. זה הזמן לציין שבמטוס אין טייס אוטומטי וההטסה מעייפת משהו. בדרך אנו שומעים שיחה בין הבקר למטוס שנמצא בסביבה שלנו וטס באותו כיוון אך בגובה '10000. מסתבר שאותו מטוס שנתוני השיוט שלו דומים לשלנו טס במהירות קרקעית קטנה מאיתנו ב-40 קשר!!!



לאחר כשעתיים וחצי של Actual IFR מגיעים לאזור Buffalo ומבקשים מהבקר אישור לכניסה לילית לתחום המפלים. מבצעים מס' סיבובים מעל המפלים המוארים והמראה מרהיב. פונים לנחיתה בשדה Niagara Falls International והפקחית במגדל מפעילה את תאורת המסלול ופתאום מתוך החושך מתגלה המסלול. נחיתה רגילה והסעה ל-FBO. בחניה כבר עומדים שאר המטוסים הישראליים. הבחור שיוצא לכוון אותנו מכוון אותנו לזווית לא הגיונית – עמידה אלכסונית שחוסמת נתיב ונוגדת כל הגיון. אנחנו שואלים אותו האם הוא בטוח בכיוון והוא מתעקש שכן. אנחנו לא מתווכחים מול ההחלטיות שלו, מכבים את המטוס, פורקים ציוד ומזמינים מונית שתיקח אותנו למלון בעיר. נהג המונית חביב ביותר, פרו-ישראלי ומגלה ידע מרשים בכל הנוגע למזרח התיכון. במלון נפגשים עם כל החבורה שכבר סיימה את ארוחת הערב ואחרי בילוי קצר פורשים לישון בסיומו של יום מעניין ומתיש. בהגעה לחדר מזהים הודעה קולית מה-FBO שמתלוננים על אופן השארת המטוס ומבקשים לדעת כיצד יוכלו להזיז את המטוס למיקום נורמלי יותר. הבהרה קצרה על מה שהיה ויאללה לישון. סיכום היום - 6:15 שעות טיסה, נחיתה ב-4 שדות וניסיון מדהים של טיסה במז"א.

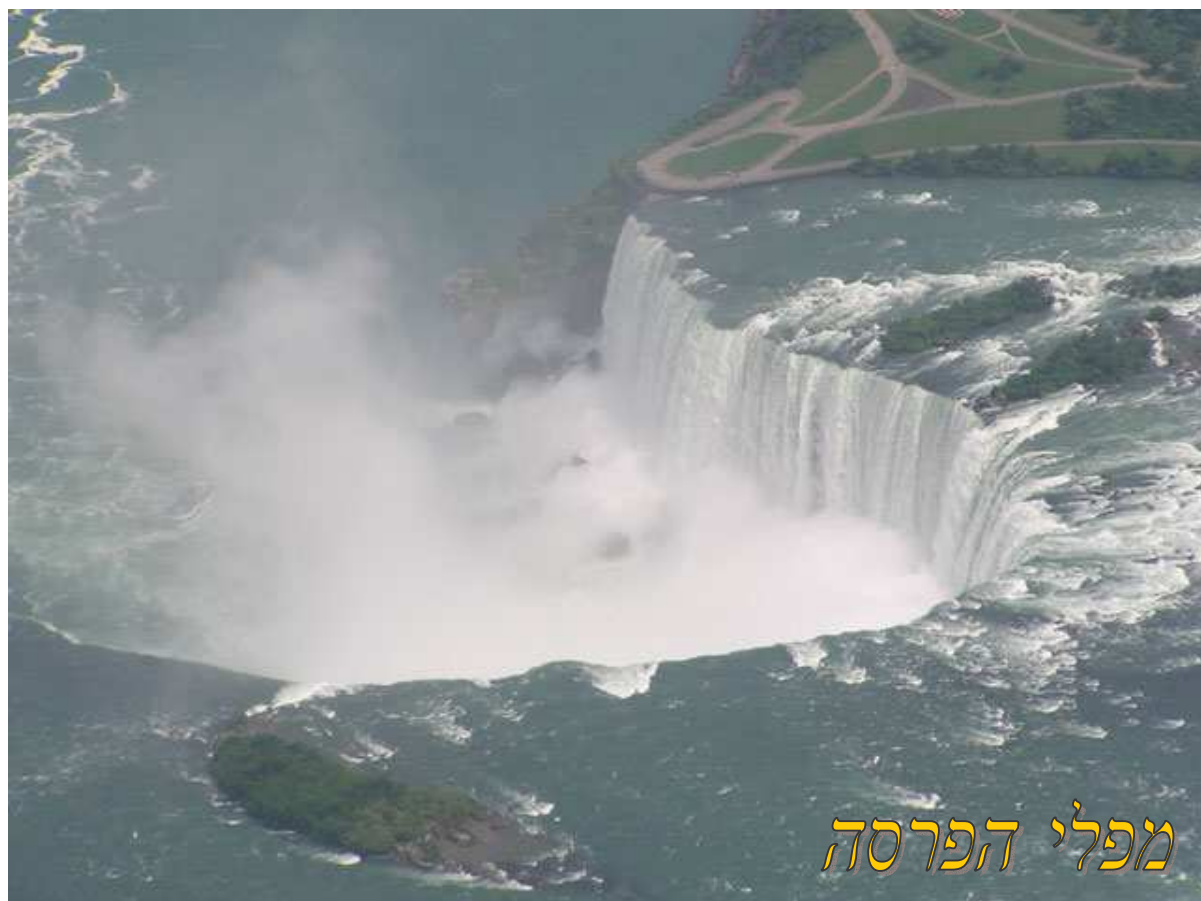
קמים מאוחר לאחר שינה טובה. כל החבר'ה כבר עזבו לפנינו. לוקחים מונית לשדה, משלמים על דלק/שמן וחניה (בדיעבד זה היה המקום היקר ביותר במהלך כל המסע) ויוצאים ללג הבא. התכנון הוא להגיע כבר היום לאושקוש לערב פתיחת התערוכה. ממריאים משדה ומבקשים אישור לסיבוב מעל המפלים.



מקבלים אישור לבצע זאת בגובה 3500' (מדובר במרחב אווירי ייחודי מכיוון שנמצא בחלקו במרחב ארה"ב וחלקו במרחב קנדה). תוך מס' דקות טיסה מההמראה מגיעים למפלים והמראה עוצר נשימה: מפלי הפרסה (Horseshoe), המפלים האמריקאיים, אי העזים המחבר ביניהם, Rainbow Bridge המקשר בין הצד האמריקאי לקנדי וספינת Maid Of The Mist הלוקחת מבקרים לקרבת מפלי הפרסה.







ממשיכים לכיוון הגדה הדרומית של Lake Erie. חלק נכבד מהדרך היום יהיה לאורך גדה זו. מז"א יותר טוב מאתמול אך עדיין די ערפילי ויש בקטעים מסוימים עננות די נמוכה.



כבר בדרך מתחילים להרגיש את אוירת אושקוש – שומעים שיחות רבות בקשר של מטוסים עם הבקרים. השיחות מתרכזות ברובן במז"א בדרך. שיחה אופיינית מתחילה בבקשה של טייס/ת לגבי מז"א וממשיכה בד"כ בשאלה של הבקר "Where Are You Heading" והתשובה הסטנדרטית באותו יום היא "Oshkosh, Sir". נדמה כאילו כל מי שבאוויר נמצא בדרכו לאושקוש.



Cedar Point Park

בשלב מסוים בדרך אנחנו שומעים את זיו מדבר עם הבקר ולאחר סיום השיחה מבקשים מזיו לעלות מולנו בתדר 122.75 (אחד התדרים שהוגדר כתדר לשיחות פרטיות בין טייסים Air-To-Air) ואז מתברר ששלושת המטוסים נמצאים כ-80 מייל לפנינו ומחפשים שדה מתאים לארוחת צהריים. זיו מודיע לנו בקשר שהם הולכים לנחות בשדה שנקרא Williams County באוהיו (0G6). אנחנו מודיעים שנצטרף ועושים טעות ויורדים מהערוץ. עוברים את אזור Cleveland ובאזור Toledo עוזבים את גדת האגם וחודרים לאזור היבשה.



בדרך אנו חולפים על פני מפה ענקית של אוהיו החרושה בשדה ירוק. הכתובת מציינת 200 שנים מאז הצטרפה אוהיו לברית המדינות המרכיבות את ארה"ב.

כשאנחנו מגיעים לשדה עוברים מעליו ורואים שמדובר בשדה נטוש למדי ולא מזהים את שלושת המטוסים אבל

Williams County (OG6), OH



מחליטים לנחות בכל זאת. לאחר הסעה לרחבה קטנטונת מגלים שאכן המטוסים לא שם. בינתיים מגיע לעברנו איש מבוגר וחביב כבן 65 שחרש שדה ליד. מתברר שהוא המפעיל של השדה ושהבית שלו נמצא די צמוד. הוא שואל אותנו אם אנחנו צריכים משהו ושם נצטרך אותו שנעצור אותו מעבודת החריש. אנחנו נעזרים במשרד המקומי ליצור קשר טלפוני עם זיו ומתברר שלאחר שהגיעו מעל לשדה הניחו שאוכל לא ייצא להם בשדה הזה ולכן המשיכו לשדה Fulton County באינדיאנה (RCR) והם כבר ממוקמים בפיצה האט – מרחק הליכה מהשדה. במשרד השדה אנחנו מוצאים גם את מבוקשנו – מפת VFR של אזור שיקגו (הכוללת את אושקוש). כדי להודות לאיש החביב אנחנו מחליטים לתדלק אצלו למרות שמצב הדלק שלנו לא

ממש מחייב זאת (ככל הנראה הדלק מהווה מרכיב משמעותי ברווח של מפעיל שדה). ממריאים וטסים דרום מערבה, נפרדים מאוהיו ונכנסים לאינדיאנה.

בנחיתה בשדה Fulton County אנחנו כבר מזהים את שלושת המטוסים הישראליים. השדה יפהפה וממוקם ליד אגם וליד מגרשי גולף. בדרך לפיצה האט אנחנו פוגשים את החברה שכבר חוזרים למטוסים, אוכלים בזריזות וחוזרים חזרה לשדה בניסיון להשיג את המטוסים שכבר המריאו. מה שיעזור לנו בכך הוא שאנו יותר מהירים (מהירות שיוט של כ-130 קשר לעומת כ-105 בשאר המטוסים). אחרי המראה מאזינים לתדר 122.75 ושומעים את יתר המטוסים בדרך לשיקגו המרוחקת כ-45 מייל ימי.

Fulton County (RCR), IN



בקרבת שיקגו אנו מנמיכים לגובה '2000 כדי לא לחדור לתחום בקרת Class B של שדה O'Hare. מגיעים לקטע הדרומי של אגם משיגן וטסים לכיוון Downtown כדי לצפות

בשדה Meigs הממוקם על האגם ואשר נהרס ע"י ראש עיריית שיקגו באישון לילה מס' חודשים קודם לכן (ולכל חובבי הסימולאטורים, שדה Meigs הוא אותו שדה שמופיע אוטומטית בהפעלת הסימולאטור של Microsoft). עוברים ליד השדה ופשוט כואב הלב לראות איך מסלול ההמראה נחרש כדי למנוע המראות.



שדה Meigs החרוש

בכל קטע הדרך באזור שיקגו אנחנו בקשר רציף (בעברית כמובן) עם שאר המטוסים. בשלב כלשהו עולה טייס אמריקאי לקשר ואומר "This is America. Talk English". אנחנו לא ממש מתייחסים אליו והשלב הבא הוא שהוא עולה שוב בקשר ומוסר לנו שהוא הקליט את השיחות שלנו ומתכוון למסור את הסרטים ל-FBI. הרגישות פה לטייסים זרים גבוהה בעקבות אירועי ספטמבר 2001 ואפשר להבין זאת.



Chicago



בתכנון המקורי תכננו לנחות ב-Kenosha (שדה הנמצא כ-30 מייל צפונית לשיקגו וקרוב לגדה המערבית של אגם מייקגו) לשם התארגנות לפני הכניסה לאושקוש. בפועל אנחנו לא מרגישים צורך בכך ומחליטים עם שאר המטוסים כי ניפגש כולנו מעל שדה Dodge County (UNU) שבוויסקונסין הממוקם 13 מייל דרומית לנק' הכניסה לאושקוש (העיירה Ripon) ומשם נצא בטור לאושקוש. מכיוון שאנו יותר מהירים אזי במהלך הדרך אנו משיגים את כל השלושה שקדמו לנו, מגיעים לשדה Dodge County ומבצעים הקפות המתנה לשאר המטוסים בגובה 2500' שהינו מעל לגובה ההקפה של השדה. בנקודה זו רואים כבר את כמות התנועה העצומה בדרך לאושקוש – מטוסים בודדים ומבנים של מטוסים חולפים בקרבתנו (מעל ומתחת) והמראה מרהיב.

שאר המטוסים הישראליים מצטרפים להקפה עד שאנחנו 3 מטוסים בהקפה. כאשר מגיע האחרון אנו קובעים סדר יציאה בטור כאשר המרחק בין כל שני מטוסים הוא כחצי מייל. נועם ואני יוצאים שניים.

זה הזמן להסביר איך מצליחים באמריקה להביא לנחיתה כ-12,000 מטוסים בשדה בודד בפרק זמן של מס' ימים: מס' חודשים לפני האירוע מפרסם ה-EAA מסמך NOTAM (Notice To Airmen) רחב היקף (כ-30 עמודים) הכולל את כל הנהלים לכניסה וליציאה מאושקוש בחלוקה לקטגוריות שונות כגון (VFR, IFR, מסוקים, Warbirds וכו'). הנוהל מפורט ברמה מדהימה ופשוט אין שאלה שאני לפחות חשבתי עליה שלא מקבלת מענה במסמך. כמובן שעבורנו הקטגוריה הרלוונטית הייתה VFR ועבור קטגוריה זו הוגדר הנוהל הבא (בתמצית):

- יש להפעיל תאורות מטוס במרחק 50 מייל מאושקוש.
- יש להקשיב מראש לתדר ATIS (Automatic Terminal Information Service) ייעודי שבו מפורטים מלבד נתוני ATIS רגילים גם מידע לגבי יתרת מקום חנייה למטוסים בשדה וכן הנוהל המופעל באותו זמן (הוגדרו מראש 4 נהלים עפ"י שמות צבעים כאשר ההבדל המשמעותי בין הנהלים מתייחס למסלולים בשימוש בתלות ברוח).
- במידה ואין מקום חנייה בשדה אזי הוגדרו מראש מס' שדות חליפיים שניתן לנחות בהם, בכולם למעט אחד גם ניתן להישאר ב-Camping עם המטוס ומכולם יש הסעות בחינם לתערוכה.
- בהנחה שיש מקום חנייה באושקוש יש לטוס לעבר העיירה Ripon שהוגדרה כנקודת כניסה ראשונית (ממוקמת כ-8 מייל דרום מערבית לאושקוש).
- יש להאזין לתדר הגישה של נקודה קרקעית המכונה FISK והממוקמת בין Ripon לאושקוש ולהקשיב לעומס התנועה הנכנסת ובמידה ויש דיווח על הפעלת נוהל Holding יש לבצע פניות שמאליות סביב Ripon תוך כדי שימת לב למטוסים נוספים המבצעים Holding.
- במידה והדרך פנויה יש לצאת מ-Ripon לכיוון FISK באחד מתוך שני סטים אפשריים של גובה/מהירות: במידה והמטוס מאפשר לטוס במהירות 90 קשר אזי יש לטוס בגובה 1800'. במידה ולא אזי יש לטוס במהירות 135 קשר ובגובה 2300'. יש לציין כי נדרשת טיסה מדויקת מעל פסי רכבת וכי אין לטוס במבנה.
- אין לדבר כלל בקשר. הבקר הקרקעי ב-FISK צופה במטוסים הנכנסים וקורא להם עפ"י זיהוי כללי של מטוס וצבע מטוס (לדוגמא: פייפר עם כנף תחתית ופסים אדומים על לבן). התגובה הנדרשת מהטייס לקריאה כזו היא אישור קבלת ההוראה ע"י נענוע כנפיים. הבקר לאחר שקיבל אישור ראשוני מהטייס שהם מזהים אחד את השני ישלח אותנו או לגישה למסלול 09-27 ומעבר לתדר מגדל פיקוח צפוני של אושקוש או לגישה למסלול 18-36 ומעבר לתדר מגדל פיקוח דרומי של אושקוש (למעשה בשדה המדובר קיים רק מסלול 18-36 בודד אך בשל לחץ התנועה מוגדר בזמן התערוכה אחד ממסלולי ההסעה כמסלול נוסף).
- לאחר ההפניה למסלול/ערוץ מגדל עדיין לא מדברים בקשר ונוהל אישור קבלת הוראה ע"י נענוע כנפיים תקף גם מול המגדל.
- יש לציין כי עקב עומס התנועה חלק מהמסלולים חולקו למס' מסלולים ע"י ציור נקודות בצבעים שונים (לדוגמא מסלול 09-27 חולק ל-4 מסלולים ע"י ציור 3 נקודות). השימוש הוא ע"י כך שניתן לשלוח מס' מטוסים לנחות בהפרשי זמן קצרים על נקודות נגיעה שונות במסלול.
- כל מטוס נדרש לשים בצד שמאל של החלון שלט קריא וגדול המציין ב-2-3 אותיות (עפ"י סט קודים מוגדרים מראש) מה כוונתו כדי שהבקרים הקרקעיים ידעו לאן לכוון אותו לאחר הנחיתה. לדוגמא: מטוס תעופה כללית (כמונו) המעוניין להישאר באזור ה-Camping נדרש לציין GAC (General Aviation Camping).

ובחזרה לסיפורנו: את הנוהל הנ"ל נועם ואני כבר לומדים בארץ ומכירים אותו לפרטים (אין לנו שום כוונה להיכנס לסטטיסטיקה המצומצמת של תאונות הקשורות לתערוכה). מכיוון שרוב הישראלים בקבוצה לא ממש קראו את הנוהל (יהיה בסדר) אנחנו מרגישים אחראיים לכולם ובאוויר תוך שימוש שוב בתדר 122.75 נותנים הנחיות לשאר החברה יחד עם זיו שכבר עשה זאת כמה פעמים. כאמור אנחנו יוצאים כמספר שניים לכיוון Ripon, מאזינים ל-ATIS ומצליחים להבין שנוהל הכניסה המופעל הוא "כחול" שמשמעותו שהנחיות הם על מסלולים 09 ו-36. עוברים להאזנה של הבקר ב-FISK ומבינים שאין צורך לבצע Holding ושניתן להיכנס מ-Ripon ל-FISK. מגיעים ל-Ripon מדרום ופונים צפון מזרחה לכיוון FISK תוך שאנו עוקבים אחרי המטוס המוביל. נועם ואני מזהים שהמוביל לא טס בכיוון הנכון על פסי הרכבת וקוראים לו לחזור לנתיב. הוא מבין את

הטעות, חוזר לנתיב ואנחנו בעקבותיו כאשר בדרך עקב ההשהיה, הצליח להיכנס בינינו מטוס אחר (לא מהחבורה שלנו). טסים מעל פסי הרכבת ל-FISK במהירות 90 קשר (לא מאד נוח למטוס שמשייט ב-130) בגובה 1800'. שומעים את הבקר שולח את המטוס הראשון שלנו למסלול 36, ממתינים לתורנו להתייחסות וסוף סוף הבקר קורא לנו. מנענעים כנפיים ובשלב הבא מקבלים הפניה למסלול 09. ממשיכים צפון מזרחה לכיוון מסלול 09 וברקע שומעים ששני המטוסים הנוספים בחבורה הופנו גם ל-36. נכנסים לדיכאון קל משום שאנו חושבים שמשום כך אנחנו נופרד מ-3 המטוסים האחרים באזורי ה-Camping. בינתיים מגיעים למסלול, מזהים ע"י המגדל, מנענעים כנפיים ומקבלים אישור נחיתה – ברוכים הבאים לגן עדן.



מייד עם העצירה על המסלול מחכים בקרים קרקעיים (כולם מתנדבים) עם ווסט כתום זוהר המורים לרדת מיידית מהמסלול למשטח הדשא שבצד המסלול ולמעשה להסיע על הדשא. הבקרים מסתכלים על הקוד שהוכן מבעוד מועד על החלון השמאלי ומעבירים אותנו מאחד לשני עד הגעה לאזור ה-Camping ולשורה פנויה. המיקום הכללים הוא מצידו הצפוני של מסלול 09 (צד שמאל בתמונת הפיינל). נכנסים למקום החניה, מכבים מנוע ומייד עם היציאה מהמטוס אנו מתקבלים ע"י צמד נשים חביבות להפליא בשנות ה-50-60 שלהן שבאות להסביר לנו את נהלי המקום. מקבלים הסבר זריז וטפסים נדרשים על אופן הרישום של המטוס, אופן הגבייה עבור השהייה, איך מתדלקים/ממלאים שמן, מיקום מקלחות/שירותים/שתיה וכד'. כמו כן כל מטוס נדרש להיות מעוגן בחבלים לקרקע ואנו נשאלים אם יש לנו אמצעי עיגון משלנו ואם לא אזי תמורת תשלום סמלי הם שמים עבורנו יתדות ונותנים לנו חבלים לעיגון. אנו נדרשים לעזרתם ולמרבה הפליאה מגיעים מס'

פנסיונרים ומתקינים לנו את היתדות (אני הרגשתי לא נוח לראות מישהו כבן 65 בא לתקוע עבורי יתדות). לגבי דלק/שמן השיטה היא שיש שתי חברות הפועלות במקום. אתה בוחר חברה מסוימת ובאחד מהכרטיסים שקיבלנו מסמנים את מבוקשנו, תולים את הכרטיס על הפרופלור והחברה מגיעה ומבצעת בדיוק מה שביקשת וביום האחרון לפני שאתה עוזב אתה ניגש לדוכן שלהם הממוקם לפני שער הכניסה לתערוכה ומשלם. צמד החביבות עוזב אותנו ואנחנו מתחילים להסתכל סביב. בינתיים כבר הצטרפו לצידנו מספר מטוסים נוספים והאווירה חמה וידידותית. מציידנו האחד ישנו אדם מבוגר שהגיע עם מטוס שבנה בעצמו ומציידנו האחר חבורה של 5 חבר'ה בשנות ה-50 שלהם שהגיעו כקבוצה והקימו אוהל ענק (שיקרוס בסופה שתהיה עוד יומיים).



מבט מהכנף שלנו לשכנים מזרוע

תוך כדי כך אנו שמחים לגלות את המטוסים של שאר החבר'ה מגיעים לאזור שלנו ומופנים לחנות שתי שורות מאיתנו. מסתבר כי האזור עבור GAC הוא באזור שלנו ולכן אנו היינו ברי מזל. ההסעה שלנו הייתה קצרה למדי בעוד שההסעה שלהם ארכה כ-20 דקות. מתחילים לחוש את האווירה המדהימה של המקום, נחיתות של כלים שונים ומשונים על המסלול לידינו, הפנינג ענק, הרגשה כמו (כנראה) של ילד בחנות צעצועים, תחושת גאווה וסיפוק על היום שעבר בכלל ועל תהליך הכניסה והנחיתה באושקוש שבוצע כדת וכדין. בינתיים צריך להתארגן ללילה שיגיע בקרוב. מקימים את האוהל (אוהל שעבר עם נועם את תלאות אלסקה ושהוכיח את איכותו בימים שיבואו). בסיום מצטרפים לשאר החבר'ה ומקימים את הפרלמנט הישראלי שיתכנס מעתה כל יום בסיום התערוכה.



נועם בפעולה - הקמת האוהל

הפרלמנט הישראלי בפעולה



סיכום היום: 6:00 ש"ט, נחיתה ב-3 שדות וסיפוק בביצוע מושלם של תהליך הכניסה לאושקוש.

היומיים הבאים הוקדשו לתערוכה. קצת רקע קודם. התערוכה מתקיימת כל שנה בתפר שבין השבוע האחרון של יולי ובין תחילת אוגוסט ונמשכת שבוע. התערוכה מאורגנת ע"י ה-EAA שהינו הארגון שמאגד אנשים שבונים מטוסים בעצמם. בממוצע מגיעים לתערוכה כ-12,000 מטוסים מסוגים שונים. התערוכה מחולקת כללית לאזורי חניה/תצוגה של מטוסים, אזורי לסדנאות הדגמה של טכניקות בנייה, אזורי הרצאות, 4 הנגארים למכירות וכן שוק מכירות חיצוני המכונה Fly-Market, אוהלי תצוגה/ביתנים של יצרני מטוסים/עיתוני תעופה/ארגוני תעופה וכמובן אזור המסלול בו יש כל הזמן פעילות כאשר כל יום בשעות 15:00-18:30 יש מופע אווירי מסודר (בשעות אלו אין כלל יכולת להיכנס/לצאת מאושקוש). אזורי המטוסים מחולקים לאזור מרשים ביותר של Warbirds (מטוסי מלחמות העבר שנראים במצב טוב יותר מיום יציאתם מפס הייצור), אזור של מטוסי רפליקה (מטוסים שנבנו מקיטים המחקים מטוסי עבר בקנ"מ קטן יותר כדוגמת מוסטנג בגודל 80% מהאמיתי), אזור של אולטראלייטים למיניהם, אזור אגם דרומי יותר ובו מטוסים ימיים ועוד אזורי נוספים. כמו כן מוצגים לעיתים מטוסים של זרועות הצבא האמריקאיות, מטוסי מחקר של NASA ועוד. מאזור ה-camping שלנו יוצא אוטובוס באופן רציף הלוקח אנשים לשער הכניסה ובחזרה. ניתן לקנות כרטיס חד-יומי, דו-יומי או שבועי כאשר לחברי EAA יש הנחה והם אף יכולים להכניס בהנחה אורח אחד שלהם. למעוניינים ניתן להצטרף במקום ל-EAA (מה שנותן גם עיתון חודשי). הארגון והסדר פשוט למופת כמו שאמריקאיים יודעים לעשות באופן יעיל להפליא.

הבוקר התחילו בשעה 6:00 בהשכמה מאורגנת של 4 מטוסי הרוורד של חברת Aeroshell שהמריאו על המסלול שלידינו. אין שום סיכוי להישאר ער אחרי המראה כזו. מתחילה טיילת לאזור המקלחת/תגלחת ולרגע יש תחושה של חזרה לטירונות ורק הירוק מסביב והשפה השונה מחזירה אותך למציאות הטובה בהרבה.



אחרי התארגנות וארוחת בוקר במלון הילטון הסמוך נוסעים לתערוכה. מסתובבים בתחילה בקבוצה אך זה גורם לסרבול לא קטן. אני נמצא חלק מהזמן עם מס' אנשים ובחלק מסתובב לבד. במהלך הסיור אני רואה דברים הזויים לחלוטין (לפי דעתי): דוכן שמוכר CD's עם רעשים של מטוסים (אפשר למצוא רעש של התנעת מוסטנג, רעש של ספיטפייר חולף וכו'), דוכן שבו מציג מוכר עם מיקרופון וסט רמקולים סט סירים כמו בערוץ קניות ומס' עקרות בית אמריקאיות יושבות ומאזינות בקשב לנפלאות הסירים.

בליל יום ד' מתחילה סופה וגשם נוראי שמכה בחוזקה על האוהל. נועם ואני בתוך האוהל מנסים לישון למרות הכול. האוהל יציב להפליא אך מתגלה שיש בו חריר קטן בצד של נועם וכן שאנחנו נמצאים על שיפוע קל וכך יוצא שמתחת לנועם הצטברה מעין שלפוחית של מים. מחכים להפוגה קצרה שלא ממש מתרחשת ולכן ברגע שהגשם נחלש מעט, שנינו יוצאים מהאוהל ומעתיקים את מקומו לאזור שטוח יותר מצידו השני של המטוס וטסים חזרה פנימה להמשך שינה.













השכמה רגילה ע"י המראת מטוסי ההרוורד של Aeroshell. מתחילים לקפל את האוהל, להכין את המטוס והחומר (מפות, AF/D, תכנות נתיב ב-GPS) לטיסה ליעד הבא שלנו – סט. לואיס, מיזורי. מקלחת שדה אחרונה וניגשים לסגור מנהלות ותשלומים על דלק/שמן/חנייה. במקביל בודקים מז"א ומגלים שסופה עומדת להיכנס לאזור בשעות הקרובות ושאם אנחנו רוצים לצאת היום אז כדאי שנמהר. חוזרים בזריזות למטוס, נפרדים משאר החבר'ה שעדיין נשארים (חלקם מתכנן גם לעזוב היום אך בשעה מאוחרת יותר) ומתחילים בתהליך היציאה שגם הוא כתוב באופן מפורט ב-NOTAM ועיקריו הם:

- האזנה ל-ATIS לשם ווידוא שהשדה פתוח להמראות ואיזה מסלולים בשימוש. התנעה מותרת רק במידה ויש אישור שהשדה פתוח.
- יש לשים על השמשה השמאלית שלט מאיר עיניים עם סוג הנוהל המבוקש (VFR או IFR).
- יש להסיע לכיוון המסלול בשימוש ללא שימוש במכשיר הקשר ועפ"י הכוונה של אנשי הקרקע.
- יש להאזין על ערוץ הקשר של המגדל הרלוונטי (צפוני או דרומי). אין לענות בקשר אלא רק לבצע את מה שמבקש.
- יש להשאיר Transponder ב-Stby עד שעוזבים את מרחב הבקרה של השדה (Class D).
- לאחר המראה יש להימנע מלטוס על כיווני הגישה של מטוסים הנכנסים לשדה ורק לאחר יציאה ממרחב הבקרה של השדה ניתן לעבור לטיסת VFR רגילה בכיוון היעד המבוקש.

אנו מבצעים את הוראות ההסעה כנדרש. מסלול בשימוש הוא 27 שהינו הצמוד אלינו. מסיעים אחרי טור של מטוסים והבקרים מכוונים אותנו לעמוד בזוגות וצמודים מאד לזוג שלפנינו (להערכתי כמטר בלבד בין הפרופלור שלנו לזנב של המטוס שלפנינו).



מגדל הבקרה הצפוני הוא למעשה במה קטנה ומאולתרת שעומדת על הדשא. הבקרים שנבחרים לשמש



בתערוכה הינם בקרים ותיקים ומנוסים מאד בלבד וזה נחשב כבוד גדול להיבחר לשמש ככזה באושקוש. אנו עומדים בהמתנה להמראה כ-20 דקות. כמות התעבורה פשוט מדהימה – מצד אחד נוחת מטוס על המסלול, מיד כשהנוחת עובר אותנו הבקר מאשר לזוג להסיע ולהיות מוכנים להמראה כאשר אחד בצד ימין של המסלול והשני בצד השמאלי ועוד כאשר אחד מהם מבצע ריצת המראה השני כבר מקבל אישור להמריא. יעילות מדהימה.



מוכנים להמראה לפנינו בתור



סוף סוף תורנו. אנחנו עם בן הזוג משמאל מקבלים אישור התיישרות ולאחר מכן המראה (אנחנו בצד ימין). ממריאים והטיפוס נראה עצל ביותר. התחושה היא שיש יותר מדי גרר ונראה כאילו הגלגלים לא עלו לגמרי, מבצעים הורדה והעלאה חוזרת והעניין מסתדר (בדיעבד החבר'ה שנשארו צפו בהמראה שלנו ואמרו לנו שדי נבהלו מחוסר הטיפוס שלנו. כאמור מהצד שלנו זה הורגש אך לא באופן הדרמטי שהם תיארו זאת).



לאחר להמראה - מבט לאזור ה-Camping שלנו



Rock County Airport, WI (JVL)

מתרחקים מערבה, יוצאים מתחום הבקרה, מעבירים Transponder ל-ALT ופונים כללית דרומה. המטרה הראשונה כרגע הוא למצוא מקום לארוחת בוקר שעליה דילגנו כדי לא להיקלע לסופה הנכנסת לאזור. בוחרים את שדה Rock County שבוויסקונסין (JVL) המרוחק כ-50 מייל מאושקוש. נוחתים, מקבלים מהמגדל הוראות הסעה למסעדה, ארוחה קצרה ויוצאים לדרך. המראה רגילה וממשיכים דרומה לכיוון סט. לואיס. הסיבה שעיר זאת נכללת במסלול שלנו היא שבעיר זו חייתי כשנתיים וחצי בשנים 95-97, בה למדתי לטוס ובה יש לי חברים ועמיתים לשעבר לעבודה ב-McDonnell-Douglas ואני רוצה לנצל את השהות בארה"ב ל"ביקור מולדת" נוסטלגי. מזג האוויר ממשיך להיות ערפילי והראות בד"כ לא מרשימה.



מנופי הדרך בוויסקונסין ואילינוי



Capital Airport (SPI), Springfield, IL

השדה אליו מסתי לראשונה גיווט לילה



לאחר כשלוש שעות טיסה נוספות אנחנו רואים כבר את נהר המיסיסיפי המפריד בין אילינוי למיזורי, טסים לאורך הנהר עד שמגיעים לאזור הקשת המפורסמת שניצבת על גדת הנהר (עקב הערפיליות, התמונות ביום העזיבה של סט. לואיס טובות יותר ויוצגו בהמשך). במשך שהותי במקום ראיתי את הקשת עשרות רבות של פעמים אבל קשה שלא להתפעל ממנה מחדש. מבקשים ומקבלים מהבקר אישור לבצע מס' סיבובים ליד הקשת וממזרח לה. מעבר לכך אני אחוז התרגשות לקראת חזרה למקום כל כך מוכר ולידידים וחברים שצברתי כאן. עוברים את הגשר דרומה ואז פונים מערבה, עוד 15 דקות טיסה בה אנו חוצים את העיר ממזרח למערב ומגיעים לשדה היעד (השדה שבו למדתי לטוס) – Spirit of St. Louis שבעיר Chesterfield הצמודה לסט. לואיס. נוחתים על מסלול 26L, מסיעים ל-FBO, מכבים מנוע, שוכרים רכב וקדימה לחברים.





סיכום היום: 4:00 שעות טיסה.

1.8.03 - יום ו'
שהייה בסט. לואיס.

2.8.03 - יום שבת

במקור תכננו לעשור את הדרך חזרה לושינגטון ביומיים. כדי להקדים את שובו של נועם לארץ אנו רוצים לבצע את כל הדרך ביום אחד. מגיעים מוקדם לשדה, מוודאים שהמטוס מתודלק, ממלאים שמן, מזדכים על המכונית, מעמיסים את תיקים וקדימה לדרך. ממריאים על מסלול 26L ולאחר צבירת גובה פונים מזרחה חזרה לכיוון Downtown St. Louis. ראות יותר טובה מיום ההגעה לעיר ואנו מנצלים זאת לשם צילום טוב יותר של הקשת. כמה מילים על הקשת: נבנתה לשם ציון של החוקרים Lewis & Clark שיצאו מכאן לגלות את מערב ארה"ב (ולכן היא גם נקראת השער למערב – Gateway To The West Arch). בנייתה הושלמה ב-1965, גובהה 630 רגל ובתוך רגליה יש מעלית המעלה אנשים לחלק העליון בו יש מס' חלונות הנותנים מראה מרהיב של העיר.



מבט על הקשת מדרום



Downtown St. Louis, MI

ממשיכים מזרחה. חוצים את אילינוי ואינדיאנה וכרגיל מז"א לא מרשים מבחינת ראות, עננות נמוכה בחלק מהדרך ולכן חלק מהדרך אנחנו מבצעים מעל העננים.





היעד הנוכחי הוא שדה Dayton-Wright Brothers (MGY) שבאוהיו. אזור השדה מכוסה בעננים אך בסיס הענן גבוה מספיק כדי לבצע נחיתה VFR. מבצעים הנמכה דרך העננים ונכנסים לנחיתה.





מסיעים וחונים ליד מטוס הרוורד יפהפה.

הגיע הזמן לארוחת צהריים. כאן מתגלה שוב במלוא יופיו הכיף של טיסה בארה"ב. במקומות רבים קיים שירות הנקרא "Courtesy Car" שמשמעותו מסירת רכב בחינם/סכום סמלי לטייס המגיע לשדה מסוים. באופן כזה מנסים לפתות טייסים לנחות בכל מני מנחתים/שדות ולקדם את הפן הכלכלי באזור. איך זה נוגע אלינו? אנחנו ניגשים למשרד ה-FBO ושואלים את הפקידה המבוגרת והחביבה איפה ניתן לאכול באזור. הגברת מוציאה מפה של כל המסעדות באזור (כ-50 בטווח של כ-2 מייל) וכן מפתחות של אולדסמוביל ומוסרת לנו. סתם כך, ללא חתימה וללא בירוקרטיה (לא צריך לשכוח שהמטוס שלנו נמצא כרגע במתחם שלהם אבל מעבר לכך הם פשוט חכמים). אנחנו מבקשים שבמקביל לארוחה שלנו שיתדלקו לנו את המטוס וישאירו לנו גם בקבוקי שמן מנוע ואז בחזרה רק נצטרך להחזיר מפתחות, לשלם עבור הדלק/שמן ונוכל לחסוך זמן יקר. נוסעים לאכול, חוזרים כעבור שעה ובחזרה לשדה רואים שיש בשדה מוזיאון תעופה אך מתברר שהוא סגור (די חבל כי מדובר באזור שממנו יצאו האחים רייט והיה אמור להיות מעניין). מחזירים את הרכב, משלמים וניגשים קודם כל לעמדת מזג האוויר ורואים שכדי לחזור לווינגטון עושה רושם שנצטרך לטוס ב-IFR. נועם מתכנן נתיב, מגיש מרשה ואנו ניגשים לעבודה.

ממריאים ומטפסים לגובה '7000. המטוס די עגלה וקצב הטיפוס איטי להחריד אבל בסוף מגיעים לגובה הנדרש. אנחנו מעל העננים, אין ראות כלפי הקרקע, בקיצור Actual IFR. אני מטיס ולאחר כ-25 מייל כשאנחנו דרומית לעיר קולומבוס באוהיו אני רואה את מחט משאבת היניקה צונחת ל-0 והמשמעות ברורה – אנחנו בתנאי IFR, ללא אופק מלאכותי וללא מצפן ג'ירו. ברור שלא ניתן להמשיך טיסת IFR בתנאים אלו ומה שנותר הוא למצוא מקום קרוב ככל האפשר שבו יש מכונאי שמסוגל לטפל בכך. מודיעים לבקר על הבעיה ומודיעים לו שעוד מספר דקות נודיע לו מה בכוונתנו לעשות. מה שעומד לרשותנו הוא מחשבון ה-PALM שלי שאותו הטענתי מבעוד מועד (עוד בארץ) במאגר מידע של כל השדות במדינות שבהם תכננו לטוס. המאגר הוא של ארגון AOPA (Aircraft Owners And Pilot Association) שבו אני חבר מיום תחילת לימודי הטיסה שלי בארה"ב. המאגר מדהים וכולל על כל שדה כמה מכונאים יש בו, שעות פעילות של כל ה-FBO's, איזה סוג טיפולים ואיזה סוג מטוסים כל FBO כשיר, טלפונים ועוד ועוד. נועם לוקח את ההטסה ושומר על טיסה ישירה ואופקית תוך שימוש במד שיעור נסיקה ומד גובה כדי לוודא טיסה אופקית ובמד שיעור פנייה ונטייה כדי לשמור על טיסה ישירה (הבעיה היא שהאופק המלאכותי תקוע על מצב קבוע וקרוב לישרה ואופקית וצריך פשוט להתעלם ממנו – לא מצאנו משהו לכסות בו את המכשיר). במקביל להטסה של נועם אני פותח מפת VFR, מחפש שדות קרובים ואז מחפש ב-PALM האם יש בהם גורמים שיכולים לסייע לנו. העוקץ בכל העניין הוא שהיום יום שבת והשעה הינה כמעט 17:00 כך שגם אם נמצא כבר מקום שעובד בסוף ש"ש (סיכוי נמוך מראש) אז מה הסיכוי שהוא גם עובד בשעה כזו וגם יסכים לקבל מטוס כרגע לטיפול. אני מוצא כמה אופציות ואנו מבקשים מהבקר שהיה ידידותי מאד לצלצל למס' טלפונים ולברר האם יוכלו לטפל בנו (הסברנו לו את מהות הבעיה). הבקר לא מצליח לתפוס אף אחד מהמקומות. אנחנו מחליטים על שדה שבו נראה (עפ"י ה-PALM) שיכולו לטפל בנו (רשום שעובדים כל יום עד 18:00). מדובר בשדה קטן יחסית שאורכו 3100' ורוחבו 26' (בערך באורך של שדה הרצלייה אך פחות מחצי ברוחב) ששמו Parr (421) הסמוך לעיירה Zanesville באוהיו. מבצעים תוך תיאום עם הבקר הנמכה דרך העננים כאשר נועם מטיס ואני מבקר עד שיוצאים מתחת לבסיס העננים ועוברים לטיסת VFR, מודים לבקר ועוברים לקשר של השדה תוך שידור עיזור ואנו נוחתים. מתברר שהמסלול לא רק צר מאד אלא גם מאד גלי ובריצת הנחיתה עולים ויורדים על פי גליות המסלול. מסיעים למוסך היחיד שנראה פתוח ומישהו כבר יוצא לעברנו ומכוון אותנו לכניסה. מכבים מנוע, אומרים שלום לנוכחים שהם אבא כבן 65 ובן כבן 35-40 למשפחת נורמן. הם מתגלים כאנשים נחמדים מאד. מנסים להסביר

להם את הבעיה ובתחילה נראה שאין באפשרות הבן (שמתחזק כיום את המקום) לטפל בבעיה. עוד קצת דיבורים ואז מתברר שהוא לא הבין אותנו כשורה (ואם נזכור שאנו במדינה שלהם אז כנראה שאנחנו לא הסברנו טוב את הבעיה). אחרי שהוא הבין את הבעיה הוא פותח את המנוע ומגלה שמקור הבעיה הינה חתיכת פלסטיק שמשמשת כמצמד בין משאבת היניקה לבין הציר הסובב אותה ותפקידה להיגזר כאשר יש בעיה וזאת כדי שמשאבת היניקה לא תהווה עומס מיותר על הציר. הבחור חושב שיש לו יחידה אחת כזו ואכן מגלה אותה לשמחתנו ולאחר כ-30 דקות עבודה הכל תוקן ונבדק. בין לבין אנו משוחחים איתם ומסתבר שמדובר במשפחה מאד מיוחדת. הסבא והאבא (שנוכח) של הבחור הקימו את השדה במו ידיהם, הסבא למד לטוס מהתלמיד הראשון של האחים רייט, לימד את האבא וזה לימד את הבן שטיפל בנו. חתיכת היסטוריה וייחוס תעופתי הם נושאים על גבם ולמרות זאת הם נחמדים בצורה יוצאת דופן. היית גם מצפה שעבור התיקון בשעה שבו הגענו ובנסיבות הבחור יקרע אותנו (למעשה לא אותנו כי אנו נשלם אבל הסכום יזוכה מעלות המטוס) אבל לתדהמתנו הסכום כולל העבודה יוצא כ-\$40 בלבד.



נועם על רקע המוסך

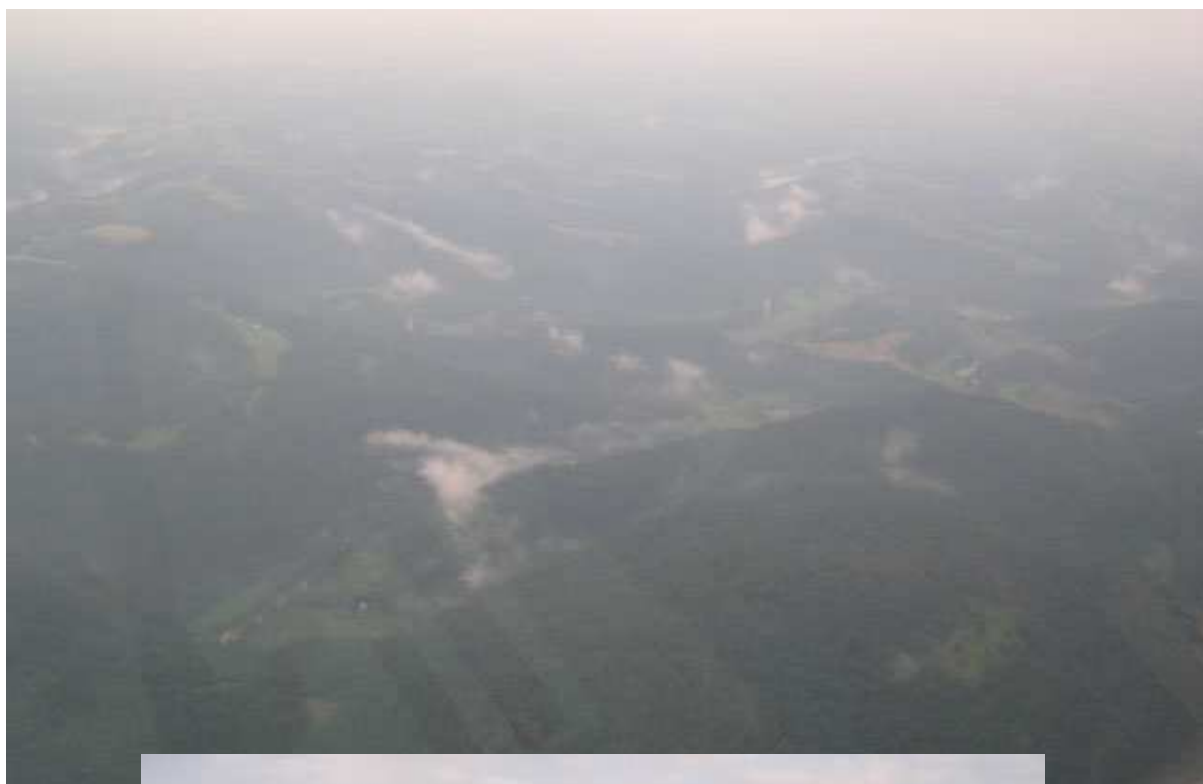
דברים נוספים שאנו עושים במקביל לתיקון הם יצירת קשר עם זיו ודיווח לו על התקלה וקבלת אישורו לתיקון, יצירת קשר עם מוקד מז"א לשם קבלת דיווח להמשך אותו כבר אנחנו מתכננים לעשות בשעת שקיעה/לילה. כמו כן אנחנו מתכננים בינינו את המסלול ודרך הפעולה. החלטה ראשונית היא שלמרות תיקון התקלה אנחנו

לא נטוס IFR ולכן מטרתנו למצוא חורים בהם נוכל לטוס VFR. בעיה רצינית שעומדת בפנינו היא שלפנינו עדיין שרשרת הרי האפאלאצ'ים ולכן קיים סיכוי שגובה העננים יהיה כזה שלא יאפשר לנו לטוס VFR מעל פסגות ההרים. לשם כך אנחנו בוחרים את האזור בשרשרת ההרים בו הפסגות הנמוכות יותר, מתכננים נתיב טיסה ומזינים אותו ל-GPS ומכינים שדות שאליהם נחזור במידה ויתברר שלא ניתן לעבור את ההרים. בסיום התיקון משלמים וממריאים. מייד לאחר ההמראה עולה הבחור לקשר ומודיע לנו שהגלגלים לא התקפלו כהלכה ומציע לנו לבצע הורדה והעלאה חוזרת, לבוא מעל המסלול מחדש והוא יסתכל אם הם התקפלו. אנו מבצעים זאת והוא מודיע לנו שאכן התקבלו לבסוף ואפילו אומר לנו מה לומר למכונאי בשדה האם ואיזו משאבה תקולה – פשוט בחור מדהים.



טסים מזרחה ולאחר כ-60 מייל לקראת אור אחרון מגיעים למרגלות שרשרת ההרים ומגלים לשמחתנו כי האזור שבחרנו לעבור בו נקי מעננות בגבהים הרלוונטיים לנו.







מחליטים שממשיכים הלאה, מראות יפים של ערפילים מציירים את העמקים בשרשרת ההרים, חשיכה יורדת ואחרי כ-30 מייל (כ-15 דקות) אנו מעבר לשרשרת ההרים. אין ספק שכאן הייתה אנחת רווחה. מה שנותר כדי לסיים את המסע הוא כחצי שעה נוספת כולל חדירה לאזור ADIZ ולכן אנו מגישים באוויר תוכנית טיסה לנחיתה בגטיסבורג שכאמור כלולה בתחום ה-ADIZ. מקבלים אישור ולקראת הכניסה לאזור מעבירים את ה-Transponder לקוד שקיבלנו. ממשיכים לגטיסבורג ומבצעים נחיתה לילה כראוי, הסעה לנקודת החנייה, כיבוי וזהו – סיימנו את המסע המשותף. החבר'ה מגיעים לאסוף אותנו ואחרי זמן קצר אנחנו בחזרה בדירה עייפים אך מרוצים.

סיכום היום: 6:00 שעות טיסה, חלק מהטיסה בתנאי IFR, חלק בטיסת לילה, תקלה וחוויות לרוב.

סיכום המסע לאושקוש:

22:30 שעות טיסת Cross Country מהן 2:30 ב-Actual IFR ו-כ-50 דקות בתנאי לילה. צברתי ניסיון טיסתי מדהים ונהניתי מאד גם אם חלק מהקטעים היו נעימים פחות. עברתי הכשרה על מטוס Complex והספקתי לצבור שעות במטוס כזה. חווית הכניסה/יציאה והשהיה באושקוש הינה פסגה שאני מקווה לחזור עליה פעמים נוספות בעתיד. הכרתי חבר חדש שמניסיונו ויכולתו למדתי המון ולמרות נקודות חיכוך פה ושם (סה"כ די טבעי) הסתדרנו יפה מאד ביחד והיינו לפחות לטעמי צוות טוב העובד בשיתוף פעולה. הכרתי את זיו, צור וטייסיים נוספים שהיה נעים לשהות בחברתם, ללמוד מהם וסתם לשוחח.

3.8.03 - יום ראשון

מנוחה בגטיסבורג. מתארגן לקראת המשך המסע שלי לבד במערב. מחר בבוקר מוקדם אני טס ללוס-אנג'לס. נועם מתארגן לקראת חזרתו ארצה.

כל התמונות צולמו במצלמה של נועם (חלקן ע"י נועם וחלקן על ידי) מסוג אולימפוס C750UZ.