

אושקוש 2005 – רשמי מסע

כמו כל ראלי, גם הנוכחי התחיל חודשים רבים לפני שרגלינו דרכו על אדמת ארה"ב. תחת ניצוחו השקט והבוטח של נתן שרון, החלו ההכנות בימים שלאחר פרסום תוכנית הראלי. נתן לקח על עצמו את ניהול המטס, תיאם את הנתיבים עם חברת משכירי המטוסים במרילנד, תאם את השכרות הרכב והלינו, פגישות תיאום וכו'.

וכך, ב- 21 ליולי 2005 מצאנו עצמנו, הצוות הראשון שכלל את נתן שרון, יואל רנד ואנוכי, איציק מה-יפית, בנתב"ג. שם גם מצאנו את ראובן רז שהצטרף לטיסה.

לא אלאה את הקורא בסיפורי הדרך, הרי לא זו מטרת הנכתב. אבל, אני חייב לציין שעם ההודעה על דחייה ביציאת המטוס בנתב"ג החלטנו כולנו ששום דבר לא יגרום לנו להתרגז, הרי כולנו בחופשה!

וטוב שהחלטנו כך. הטיסה עברה בשלווה ובנעימים, נמנום כאן, עוד קצת שם (טיסת לילה לפנינו), ליצנים של אל-על (להפתעתנו זו הייתה טיסת הילדים של אל-על), ואנחנו בניו יורק.

כתבתי כאן למעלה על ההחלטה שלנו עוד בנתב"ג לקחת הכול ב- easy, טוב שכך, כיוון שאת הדרך מניו ארק למלון עשינו בשלוש שעות (והמלון היה בפינל של השדה). זה היה שיעור ראשון איך צריך להאמין ל- GPS. כשלא מאמינים צריך את עזרת המשטרה, Avis וכל מי שמוכן להדריך אותנו כיצד להגיע למלון. בשעה שתיים בלילה מצאנו עצמנו בדלפק המלון. תם היום הראשון למסע.

יום שישי, 22.7.05

עוזבים את ניו-יורק לכיוון מרילנד - Gaithersburg ברכב שכור. הפעם מתכוונים להאמין ל- GPS שיביא אותנו למלון המתוכנן. ואכן המכשיר לא מאכזב אם מאמינים בו. כמו שעון שוויצרי, כל פניה, כל צומת, הכול מופיע על הצג ומושמע בקול. לאחר שתי חניות ביניים הגענו למלון, שם מצטרפים שאר החברים למסע.

בערב מתכנסים באחד מחדרי המלון, הצוות והמדריכים/מלווים, לתדריך. עופר נחמיאס, הטייס הראשי של Montgomery Aviation מהם השכרנו את המטוסים, פורש את המפות ומתאר את הנתיבים. שאלות, תשובות ותם עוד יום.

צוותי המסע:

מדריך/מלווה – עומיד (אמריקאי). צוות – נתן שרון, יואל רנד, ואנוכי (איציק מה-יפית) במטוס צסנה RG.

מדריך/מלווה – עופר נחמיאס (ישראלי, טייס ראשי של החברה). צוות – איציק לחובר, אלפרד פרויליך במטוס צסנה 172.

מדריך/מלווה – יוסי (ישראלי תושב ארה"ב). צוות – יוסי ברקאי, קובי להט במטוס צסנה 172.

מדריך/מלווה – עמית (ישראלי תושב ארה"ב). צוות – ראובן רז, צביקה פורת במטוס צירוס שהושכר ממועדון טייסים מקומי.

שבת, 23.7.05

בניגוד לשבתות רגילות, יואל ואני מתעוררים מוקדם. הג'ט לג עדיין פועל עלינו. מחכים לשעה שבע, השעה בה נפתח חדר האוכל במלון. לאטם מצטרפים שאר החברים, ולאחר ארוחת בוקר אמריקאית רגועה יוצאים לשדה של Montgomery County להיכרות עם המקום והמטוסים שלנו. עופר נחמיאס מחכה לנו בשדה. עוד אתמול נתן ויואל מחליטים לבצע רענון במטוס המיועד לנו למסע. אני ויתרתי, את הרענון שלי ביצעתי בארץ לפני היציאה.

נתן מתיישב בצד שמאל, עופר חונך אותו מימין ויואל ואנוכי מאחור. היעד הינו שדה Fredrich, כ- 20 מיל צפונית לשדה שלנו. עופר מזהיר מפני חדירה לתחומי Camp David. המקום סגור לטיסה ולא כדאי ששמו יתנוסס בכותרות העיתון של מחר.

יוצאים לדרך. נתן מתחיל להתרגל למטוס החדש. תיקוני שיעור הטיפוס, התייצבות על הנתיב לשדה Fredrich ולאחר מספר דקות טיסה המסלול נגלה לעינינו. השדה ללא מגדל פיקוח, כל השידורים עיוורים. אלה שעל המסלול או בהקפה מתייחסים בקשר. כמה פשוט וקל (מוגש כהצעה לרשות שדות התעופה/מנהל התעופה). נתן מתארגן לנחיתה, פיינל, נגיעה. נתן לא מרוצה מהנחיתה שלו ומחליט ללכת סביב לתרגול הקפה נוספת. אין בעיה להתלבט, המסלול ארוך דיו לקבלת ההחלטה. הנחיתה השנייה שלו משביעה את רצונו והוא מפנה לרחבה להחלפה עם יואל.

יואל תופס את מקומו ויוצאים חזרה. בדיקות, התיישרות והמראה. אין צורך באישורים, אין ממי. שידורים עיוורים, לאחר ההמראה שמים את האף חזרה לשדה ממנו יצאנו. טיסה קצרה, ולאחר מספר דקות השדה על האף. יואל נכנס לעם הרוח. גם פה אין מגדל פיקוח. פוקחים עיניים ואוזניים ונוחתים. לאחר העגינה מתפנים להתרענן על כוס קפה ושתייה קלה במסעדה הצמודה למשרדי החברה. תוך כדי שתית הקפה ו/או הקולה, עופר מתחקר את הטיסה.

לאחר התחקור עופר נענה לבקשותינו לעבור על מפות הנתיב לאושקוש וחזרה. יורדים לחדר ההדרכה. עופר, שחשב שמדובר על תהליך שימשך מספר דקות, מביא שלושה סטים של מפות. לאחר חמש שעות של שרטוט הנתיבים, לימודם ותדריך על ההצטרפות לאושקוש, אנחנו מרימים ראשינו מהמפות. לשלושת הצוותים שהכינו את המפות נראה שהכול מוכן ליציאה. הצוות הרביעי – ראובן רז, ששכר את הצירוס, עסוק בלימוד המטוס (צביקה פורת עסוק בשמירת השבת).

החלטנו לסיים את היום בארוחת ערב מוקדמת, מאחר וההתמקדות במפות השכיחה מאיתנו את הרעב או הצמא במהלך היום. רכב המלון אוסף אותנו מהשדה ומחזיר אותנו למלון, ומשם בצעידה קלה וקצרה למסעדה אמריקאית טיפוסי. האוכל לא רע, השיחה קלחה והבדיחות זרמו ללא מעצור. וכך מסתיים לו יום נוסף, לפחות לגבי. מספר חברים יוצאים לביקור לילי לחקר הבירה וושינגטון. אני (שהייתי שם בעבר) פורש, די עייף. מחר ממתין לנו יום הטיסות הראשון. אני מצפה לו בקוצר רוח.

יום ראשון 24.7.05

בשעה היעודה, 07:30, המדריכים מגיעים למלון לאסוף אותנו לשדה. המטוסים ממתינים לנו וכל צוות פונה למטוסו.

בצוות שלנו אני מטיס ראשון. מעמיסים את הציוד בתא המטען. לרגע אני חושש לעודף משקל, אבל חישובים שערכנו עם עופר אתמול מצביעים שהמטוס בתחום המגבלתי.



מגיעים ויוצאים לדרך. לימיני עומיד, נתן ויואל מאחור. מזג האוויר בהיר, הראות טובה. בדיקות בקצה מסלול, מתיישר, פותח מנוע וממריא לכיוון צפון מערב. ברגע שיוצאים מהאזור המוגבל של וושינגטון, פונה מערבה ומטפס לגובה 6500. היעד שלנו הוא שדה Morgentown. הנוף בדרך כולל משבצות ירוקות, צהובות וחומות. הרבה מים למטה. למעט המים, הצבעים מזכירים את הנוף בארץ.

חמישה עשר מיל מהשדה אני מתחיל את ההנמכה. השדה נגלה מולנו. הצטרפות להקפה. עומיד שולט בקשר ומנהל את התקשורת עם הבקורות והמגדל. פיינל, נוגעים ומסיעים לרחבה. המכונא/המתדלק ממתיין לנו ומכוון אותנו לנקודה. מכבה מנוע ויוצאים למבנה הטרמינל. עוד טרמינל שלא רואים אצלנו, מרווח עם כל השירותים שטייס אמריקאי (ולא רק הוא) זקוק לו. שתייה קלה, שירותים, מתרווחים על הכורסאות. בזה אחר זה מגיעים שאר המטוסים. מחליפים חוויות וממתינים לסיום התדלוק. בינתיים עומיד בודק את התחזית לקטע הטיסה הבא, עומד לרשותו חדר עם מחשב בדיוק למטרה זו. המתדלק

ממלא במיכלים את הכמויות שהגדרנו לו, ואנחנו מוכנים להמשיך הדרך. לרגע אני נזכר בראלי שלנו לתורכיה או לאיי יוון. כמה זמן היה צריך להמתין לתדלוק ואיזה אמצעים עמדו לרשותנו אז. אמריקה. הקטע הבא הוא של נתן. יוצאים לדרך לכיוון מערב. הראות מתחילה להתעכר. טווח הראות יורד. נתן שומר על גובה 4500. הנהרות זורמים למטה, ספינות משייטות באגמים. חולפים על פני כבישים מהירים ושדה האחים רייט בדייטון אוהיו בטווח הראיה. נחיתה מושלמת ונתן מסיע לעמדה ליד הטרמינל. המטוסים האחרים מגיעים והאנשים מצטרפים לדיון, האם לשכור רכב או לקחת מונית. התכנון היה להגיע למוזיאון חיל האוויר בדייטון.

ההחלטה נפלה, שוכרים רכבים ויוצאים למוזיאון. המוזיאון הינו אתר מרהיב שכולל את כל מטוסי חיל האוויר האמריקאי מאז מלחמת העולם הראשונה ועד למפציץ האסטרטגי האחרון. המטוסים חונים זה ליד זה וחלקם תלויים מתחת לתקרת המוזיאון. עוברים על פניהם. לפני כל מטוס שלט המסביר את נתוניו הטכניים של המטוס ואת ההיסטוריה שלו. למה חיל האוויר שלנו לא יודע לשמור את מורשתו ברמה כזו? לקראת השעה חמש, שעת הנעילה של המוזיאון, אנחנו מגבירים קצב בניסיון לראות עוד כמה פריטים לפני שיזרקו אותנו משם. מי יודע מתי נהיה כאן שוב. חמש, הרמקולים מכריזים על סגירה ואנחנו יוצאים.

עופר מוביל את שיירת המכוניות למוטל. סיבוב מיותר פה, ועוד אחד שם, אבל לבסוף מגיעים למוטל. זורקים את החפצים בחדרים ויוצאים לארוחת הערב. כיוון שלא בא אל פינו מאומה מאז הבוקר אנחנו מתנפלים על המזון המוגש. בין לעיסה ללעיסה, בין בקבוק בירה אחת למשנהו, עפות הבדיחות. וכך, באווירה נהדרת, מסתיים יום הטיסות הראשון שלנו. מחר השכמה בדרך לאושקוש.

יום שני 25.7.05

יום חדש. היום יוצאים לאושקוש. מכיוון שמצפה לנו יום ארוך, ורצינו להגיע לשדה לפני המפגן האווירי, קבענו להיפגש בלובי בשעה שש בבוקר. החברים מדייקים, ועד שש כולם מתייצבים. יוצאים לדרך. השדה מרוחק מספר דקות מהמלון. כשהגענו השדה עדיין היה ריק. הרושם הראשון שקבלתי היה שאין קב"טים בכניסה, לא מבקשים להציג תעודות. שוער בלתי נראה פותח לנו את השער ואנחנו נוסעים למטוסים לפרוק את הציוד.

הכנת המטוסים, אני מוסיף שמן למנוע, בדיקות לפני טיסה ויוצאים לדרך. נתן לוקח את הגאים, היעד Kenoshe, שם נתרענן ונחליף טייסים.

כבר בהמראה אנחנו רואים שמצפה לנו מזג אוויר קשה. האובך מכסה את פני השמים, מוריד את הראות לכמה מיילים בלבד. ניווט הראיה הופך להיות קשה, טוב שיש GPS במטוס. מטפסים לגובה 6500 בכדי לעקוף את העננים. בדרך מקבלים דיווחים מהצירוס ומהבקר על סופות רעמים וגשמים באזור שיקאגו ושדה היעד. עומיד, המדריך, מחליט שנקיף את איזור הסופה ושיקאגו ממערב. המשמעות, נחיתה בשדה לא מתוכנן. בהכירו את האזור, עומיד מתחיל לחפש שדה חלופי. לאחר מספר דקות מקבלים מהצירוס דיווח שהסופה נעה מזרחה ואפשר להגיע ל - Kenoshe ללא בעיות. נתן משנה נתיב ולוקח כיוון ל - Kenoshe. הנתיב עובר מעל אגם משיגן מזרחית לשיקאגו. העיר נפרשת משמאל לנו במלוא הדרה. חולפים על פני השדה המוכר ביותר בעולם, במיוחד לחובבי הסימולאטור של מיקרוסופט - Megis, שנחרש בין לילה בהוראת ראש העיר של שיקאגו.



עוד כעשר דקות ומגיעים ל - Kenoshe. לאחר הנחיתה פונים לרחבה לתדלוק. ברחבה מצפה הפתעה. מטוסי מלחמת העולם השנייה, הרווארדים ומטוסי בובקט חונים בשורות. תוך כדי השהות שלנו במקום, רביעיה מהם ממריאה במבנה (רק באושקוש הבנתי שמכאן הגיעו המטוסים לטיסות הראווה). נראה כסרט ממלחמת העולם השנייה.

כמו בכל שדה שביקרנו בו, ועוד נבקר, מחכה לנו אולם קבלה ושתייה חופשית. מנצלים את השירותים והשירות. מכאן אנחנו אמורים להמשיך לאושקוש. עקב התנועה הצפופה הצפויה, והסיבוך בגישה, עופר חוזר ומתדרך את המדריכים ואותנו בנוהלי הגישה.

יוצאים לקטע האחרון לכיוון אושקוש. יואל לוקח. צפויה טיסה של שעה עד Ripon. עד לשם הטיסה שקטה וחלקה. נהנים מהנוף ומהשקט בקשר. פשוט לא יאמן, כל העולם ואשתו טסים לאושקוש וכמעט ואין דיבורים בערוצי הרדיו השונים. איפה חגב, איפה פלוטו. עם ההתקרבות ל - Ripon, נקודת ההצטרפות לאושקוש, מתחילים לשמוע את הבקר, ורק את הבקר, מזהה מטוסים ודואג לשמור על מרווחים. מ - Ripon מזהים את מסילת הברזל עליה צריך לעקוב עד ל - Fisk. כמה מדהים היה לראות חיצים כתומים על המסילה בכיוון המוביל ל - Fisk. אפילו על זה חשבו המארגנים.

מכל עבר מצטרפים מטוסים לעבר הנקודה. השמיים גדולים ויש מקום לכולם. הבקר הקרקעי ב - Fisk קורא לנו לפי סוג המטוס וצבעו ומבקש שנאשר נכונות הזיהוי בנדנדוד כנפיים. יואל מנדנד כנפיים בעוצמה, מה שבטוח בטוח, שהבקר לא יפספס אותנו. אף טייס לא מדבר בקשר (לפי ההנחיות בנוטאמים שהוכנו לאירוע) אלא אם כן התבקש על ידי הבקר. מי שפולט מלה מיותרת מפיו ננזף על ידי הבקר (Sir, you should not speak in the radio, וזה מספיק. הבקר ב - Fisk מנהל את התנועה כמו שדרן כדורגל. מכניס מטוס אחר מטוס לשדה בקצב מסחרר, ועוד מוצא מקום לומר מילת עידוד לכל טייס. אותנו כיוון למסלול 27.



מגיעים לשדה. מלמעלה השדה נראה כמו רחבת חניה של מגרש כדורגל. אלפי מטוסים חונים זה לצד זה (בפרסום רשמי של האירוע נמסר על עשרת אלפים מטוסים מכל הסוגים שפקדו את השדה במהלך ימי הפעילות) מעולם לא ראיתי מספר כה רב של מטוסים. מקבלים אישור לנחות על מסלול 27. כשמגיעים לעם הרוח, הפקח המקומי משנה לנו מסלול ושולח אותנו ל - 36 ימין. לרגע נראה כאילו התבלבל. אפילו המסלול בהרצליה רחב יותר. ואכן המסלול משמש בימים כתיקונם כמסלול הסעה בלבד. השבוע גם עליו נוחתים. נחתנו. יואל מתחיל להסיע לפי הנחיות הפקחים על הקרקע. יעילות אדירה, כל אחד מאבזר במיטב המסור האמריקאית. לא השאירו שום דבר ליד המקרה. הפקחים מכוונים אותנו דרך המדשאות אל נקודת הנחיה. ההסעה לנקודה לוקחת כחצי שעה. כמות אדירה של מטוסים. לפרובינציאלי שכמוני הכמות מדהימה, מעולם לא ראיתי מרחבים כאלו של מטוסים חונים זה לצד זה. הכול מתנהל בסדר מופתי. לאחר כיבוי מנוע ניגש אלינו מישור ושואל אם אנחנו זקוקים לדלק. מביאים לנו יתדות וחבלי עגינה (\$20), חלקנו יוצא להביא רכבים (שהשכרנו מראש) ולבסוף נפגשים כולם בצל, תחת העץ, ליד המטוסים לצפות מרחוק במפגן האווירי הצפוי להתחיל בשעה שלוש. איזה כיף של אווירה.

בשעה שלוש השמיים נסגרים כבמטה קסם. העיניים נשואות למעלה. ממתנים לתחילת ה - air show.

וכשהוא מתחיל אני נשאר פעור פה. להקות להקות של מטוסי הרווארד מגיעות במבנים מכונסים כאילו כל אלה שיצאו מקו הייצור עדיין במצב טיסה (טוב, אני מגזים, אבל כמות מרשימה). המטוסים הוותיקים הללו מראים את כוחם בביצוע רדיפה בשורה, טיסות מבנה, אוירובטיקה במבנה ועוד, וכל זאת עד חזרתם לנחיתה.

עכשיו מגיע תורם של המטורפים. אקסטרה 300 מגיח מאי שם ומתחיל במחול אירובי בשישה מימדים (אני יודע שיש רק שלושה אבל למה שהוא, והבאים אחריו, יבצעו נדרשים ששה מימדים). גם האקסטרה וגם הסטירמן שעולה אחריו, מתגרים בכל חוקי הטבע והפיזיקה בביצועים מטורפים של גלגולים, לולאות, סחרורים, טיפוס באנך עד שרק המנוע תולה אותם באוויר ללא תנועה ומשם נפילה כלפי מטה, ולולאות בגובה אפס מעל המסלול. העין רואה והמוח מסרב להאמין. וכל זה לפני שצפיתי בתצוגה יום לאחר מכן מקו המסלול, כמו שנאמר, דברים שרואים מכאן לא רואים משם. ועוד לא ידעתי מה אני צפוי לראות.

בשלב מסוים חוקי הביולוגיה גוברים על כל סקרנות ודמיון, סולם מאסלו פועל והרעב מכניע אותנו, לא אכלנו כל היום. מוצאים מסעדה בקרבת מקום לשדה ונכנסים לגרוס ארוחת ערב. הישיבה סביב השולחן נעימה ביותר, השיחה עם המדריכים, הבדיחות המתעופפות סביב השולחן. סיום נעים ליום ארוך. פונים לקבלת החדרים במעונות הסטודנטים של מכללת Ripon. החדרים מזכירים נשכחות לכל הסטודנטים שבינינו שחיו מספר שנים במעונות. מלון עם כוכבים זה לא, אבל מיטה להניח את הראש יש – דיין.

בזה תם יומנו הראשון באושקוש. מחר נשים פנינו לתערוכה. ואני עוד לא יודע מה מצפה לי.

יום שלישי 26.7.05

היום בעצם מתחיל הביקור אותו תכננו מספר חודשים – הביקור בתערוכה. יצאנו בבוקר מהמעונות, מצפים בקוצר רוח לצפוי לנו, לפחות לאלה בינינו שזה להם הביקור הראשון באירוע. מזג האוויר היה גשום מאד בלילה. החשש מקנן בי שמא הדבר עלול לפגוע בטיסות הראווה. הדרך לאתר הייתה עמוסה בכלי רכב וצפופה, אולם, כמה לא מפתיע, כולם סבלניים ואדיבים. לאחר הכניסה (\$30 ליום) התפצלנו וכל זוג, או בודדים, פנה לכיוון אחר. נתן ואני פנינו להנגארים. כל יצרני הציוד התעופתי מיוצגים שם. מכל הפרטים והאביזרים שהוצגו למכירה ניתן היה להרכיב מטוס חדש. עברנו דרך תצוגות המטוסים החדשים הפזורים בעשרות על הדשא. היה מעניין לראות את טכנולוגית התצוגות המודרניות glass cockpit במטוסים החדשים. כשחושבים על זה, זו היא בעצם קפיצה טכנולוגית ראשונה מזה עשרות שנים בתעופה הכללית, מבלי להתייחס ל-GPS (אלא אם כן משהו נשמט מזיכרוני). לאחר מספר שעות של שיטוט בתצוגות והתפעלות מהמוצגים היפים והמפתים פנינו לאזור האוהל הבינלאומי לפגוש ישראלים נוספים שהתקבצו שם לאטם.



התצוגה האווירובטית עומדת להתחיל. הרוח החזקה יחסית והעננות כנראה לא ימנעו את המטסים. תפסנו מקומות ליד האוהל, לא הרחק מהמסלול, ממתינים לתחילתה. לאט לאט מתחילים להמריא מטוסי מלחמת העולם השנייה במבנים של זוגות ושלשות. לרגע נדמה לך שאתה צופה בסרט על תקופת מלה"ע ה-II. לא ידעתי שקיימים עשרות מטוסים כאלו כשירים לטיסה (ספרתי לפחות 30 מטוסי הרוורד ומספר דומה של מטוסי מוסטאנג). לאחר ההמראה המטוסים מתכנסים למבנים של רביעיות ומבצעים מעברים מעל המסלול, מול הקהל.

ובינתיים, בעוד מפציץ B-17 מבצע יעפים מעל המסלול, על המסלול ממשיכים להסיע לכיוון עמדת ההמראה מטוסי מוסטנג, הרוורדים ועוד כאלו שאיני יודע לזהות בשמותיהם. לפתע מופיעה שורה של מטוסי סיור קלים ומתחילים לבצע הקפות בשורה מעל הקהל. תוך כדי, מופיעים מכל כיוון מבנים של מטוסים שונים, חוצים את השמים בכל כיוון אפשרי תוך השארת שובל עשן מאחוריהם. ההשוואה הטובה ביותר שעלתה בדעתי באותו הרגע היא להקה ענקית של זבובים החגה מעל צלחת ריבה, עשרות זבובים/מטוסים, כל אשר תפנה מבטך אליו. מבנים מבנים חולפים מעלינו בצורה מדויקת, תענוג לעיניים.

מאי שם נשמעת צפירה (סירנה כאילו) ושורה של מטוסי מוסטנג מגיחה ונופלת עלינו מכיוון דרום, בדימוי תקיפה מעל המסלול, ואחד אחד מושכים למעלה למעגל תקיפה נוסף. עוד ועוד גלים חולפים מול עינינו. מבנים נוחתים ובמקביל אחרים מדמים תקיפה מעל המסלול תוך נסיקה חריפה למעלה וגלגול. מהיכן הגיעו כל עשרות המטוסים המיושנים הללו?

וזה לא מסתיים. עוד ועוד מכל כיוון בכל גובה. אני מפנה מבטי לכיוון מגדל הפיקוח. החברה שם בוודאי מזיעים. לא ברור לי איך הם שולטים בכל המופע המסובך הזה. עולה בדעתי שאם קצין המגדל של תל אביב היה בא לביקור, אולי לא היו מגבילים אותנו למעבר של בודדים דרך מרחב של שדה דב. עכשיו מגיע תורם של מטוסי הסילון הקלים, המבצעים גם הם מעברים נמוכים מעל המסלול. וביניהם, לפתע מגיחים מטוס פנטום ומטוס F-16. לאחר שהם מסתלקים הם חוזרים שוב במבנה מכונס עם המטוסים הישנים. שילוב הדורות למופת. חולפים, משנים כיוון והפעם המבנה מתפצל. מטוסי הבוכנה לצד שמאל ומטוסי הפנטום וה-F-16 לצד ימין תוך ביצוע שני גלגולים. מטוסי הסילון נפרדים מאיתנו בסבב נוסף ובמשיכה חריפה מעל המסלול תוך הפעלת המבער האחורי.



וזה לא הסתיים, הפתעה נוספת. מאי שם בגובה רב מגיח מטוס דקוטה צהוב, מלווה בארבעה מטוסים. לפתע נראות נקודות שחרות נופלות ממנו. עוברות מספר שניות והנקודות השחרות הופכות למצנחנים. לכל צנחן מחובר דגל, סרטים צבעוניים או נורי עשן. הצנחנים מבצעים ריחוף סיבובי איטי מעל הקהל כשבמעגלים סביבם חגים המטוסים פולטי העשן שוב ושוב עד הגיעם קרוב לפני הקרקע. אחד אחד הצנחנים נוגעים באדמה, כאשר זה שנושא את דגל ארה"ב הרחק מעליהם. כשהוא בגובה מסוים מתחיל להישמע ההמנון של ארצות הברית, בעוד הצנחן והדגל מרחפים בעדינות לכיוון נקודת הנחיתה. ההמנון מסתיים בדיוק עם נגיעת רגלי הצנחן בקרקע. איזה תזמון יפה.



שלב הפעלולים מגיע. מטוס אקסטרה פותח בריצת המראה מלווה בפליטת עשן, מנתק לשמיים ולרגע אחד נדמה לך שהוא עומד במקום. מרגע זה התחילו כל התרגילים האווירובאטיים האפשריים. לולאות וגלגולים, ראשי פטיש ואנכים ועוד תרגילים ששמותיהם אינם שגורים בפי. צריך הרבה אומץ וכישרון לתפור את השמיים כפי שהטייס הזה מעיז לעשות. לרגע נדמה לך שחוקי הטבע אינם חלים עליו, כאילו טירון מטיס טיסן צעצוע ואינו שולט בו, החל מגובה של מאות רגלים ועד כמעט לנגיעה במסלול. עוד ועוד בכל כיוון אפשרי ובכל זווית אפשרית. בהחלט כן, חוקי הפיסיקה אינם חלים על טייס זה. התרגיל הבא הוא של פייפר צהוב שמבצע תמרונים חריפים מעל המסלול במהירות איטית, שבסופם הוא נוחת על גבי משאית, שאורכה לא יותר מאורך המטוס. גם באמריקה לא חסרים משוגעים. המשאית חולפת לפני הקהל בעוד הטייס יוצא מהתא ועומד על גב המשאית ומנופף לקהל.



אחריו מגיע תורו של מטוס ביצ'קרפט לבצע פעלולים. הרבה יותר אלגנטי ועדין מהטייס הפעלולים הקודם. כשהכרוז מתחיל בשיחה מתברר שבתא הטייס יושבת טייסת. בשלב מסוים היא מתחילה לפלוט עשן כחול אדום לבן תוך ביצוע גלגולים ולולאות. ובמעבר בגובה נמוך חולפת בתוך זיקוקי דינור שנורים למעלה כאשר ברקע שיר אמריקאי פטריוטי.

אחריה מגיע שוב פעלולן בסטירמן, הפעם צבוע באדום צהוב. גם הוא מרהיב בביצועיו העדינים בגובה נמוך, ממטרים ספורים מעל המסלול ועד לא יותר ממאה מטרים. ועוד מטוס, ועוד מטוס, והעין לא שבעה. לו ידעו המתכננים מה עושים הטייסים במטוסים שלהם כנראה היו מחזקים אותם קצת.

את שלוש שעות התצוגה האווירית מסיים מטוס הרוורד בביצוע לולאות וגלגולים עדינים ומדויקים. תם יומנו הראשון בתערוכת אושקוש. מחר יום נוסף.

יום רביעי 27.7.05

בניגוד לאתמול, מזג האוויר היום בהיר מאד. צפויים לנו כנראה מטסים מדהימים שלא יכלו להתקיים אתמול, עקב העננות הנמוכה והרוחות החזקות. את יום הביקור השני התחלתי באזור חנית מטוסי מלה"ע ה-II, אלה המשתתפים בטיסות הראווה. מדהים היה לראות את כמויות המטוסים במצב טיסה ואת רמת התחזוקה שלהם. כמכונאי מטוסים לשעבר, חיפשתי סדקים במבנה, נזילות שמן או דלק. כלום. נאדה. אין סימן לנזילות או סדקים. יתר על כן, על לא מעט מטוסים, או מתחתם, עומדים אנשים וממרקים אותם בפוליש או וקס. הלב כואב לראות מטוסים אלו ולהיזכר מה קורה למטוסים הישנים של חיל האוויר שלנו. או שנמכרים במשקל כגרוטאות או נמסרים כמתקני משחקים לגני ילדים או סתם מתפוררים במקום נחיתתם האחרון. ועם כל הכבוד למוזיאון ח"א,



יש לנו עוד מה ללמוד.

המשכתי לאזור המטוסים בבניה עצמית. מטוסים קטנים וקלי משקל מכל הצורות וכל הסוגים. כשאתה מסתכל עליהם מקרוב אתה רואה עד כמה לא מסובך לבנות לבד מטוס מקיט לבניה עצמית. לרגע חלפה מחשבה בראשי שלו היה לי מוסך לאחסון, ומסלול ליד הבית, כנראה הייתי גם אני בונה לעצמי מטוס. כשגמרתי לפנטז הבנתי עד כמה נושא התעופה קרוב ומוכן לכל כך הרבה אנשים ביבשת החדשה. בהמשך מצאתי עצמי ברחבת המטוסים המתקדמים יותר כמו ה-F-16 והפנטום. ליד האחרון עצרתי קצת והזיכרונות האישיים מהמטוס הזה חוזרים ועולים. היה מאד נעים לשמוע את הטייס של המטוס משבח אותו ומהלל את חיל האוויר הישראלי על ביצועיו במטוס זה.

וכך חלפו להם השעות לאטם בשיטוט בין המטוסים, הדוכנים, דוכני האוכל והשתייה. משוטטים עד שהרגליים כושלות ולא נושאות אותי יותר. לקראת השעה שתיים פניתי לאוהל הבינלאומי למנוחה ואולי לפגוש חברים נוספים. מכאן אפנה לשולי המסלול לראות את תצוגת הטיסות והפעלולים של היום. הפעם מקרוב יותר, ממש על סף המסלול, ככל שירשו הסדרנים. מה שרואים מפה לא רואים משם. אמנם השמיים לא היו ריקים גם קודם, אבל עכשיו מתחילות להקות החימום של מטוסים קלים מסוגים שונים ותארים שונים המבצעים יעפים מעל המסלול מול הקהל. לאחר נחיתתם חולפים בהסעה מול הקהל. ללהקת החימום מצטרף מוסטנג כסוף, כאילו זה עתה יצא מהמפעל, וביעף אלגנטי חולף על פני הקהל בצלילות חריפות ונסיקות תלולות.

בשלב הפעלולים חולף מולנו בגובה נמוך הסטירמן הצהוב מאתמול, ועליו עומד (מעל התא הקדמי) המשוגע התורן. מעליהם מרחף מסוק קטן. המשימה של המשוגע התורן לעבור מהסטירמן למסוק בזמן הטיסה. לאחר יעף דמה זה מצליח, ולקול תשואות הקהל האיש נתלה על מגלשי המסוק והם מסתלקים מהאזור בהותירם אחריהם שובל עשן.

ההפתעה הבאה הייתה מטוס ה-Virgin – שהקיף את כדור הארץ בגיחה אחת ללא עצירות תדלוק. המטוס מגיח מעל העצים, מכיוון קצה המסלול וחולף לאיטו בגובה נמוך מעל המסלול. מסביב המצלמות מתקתקות בקצב עצבני. האמריקאים אוהבים מצליחנים וסטיב פוסטר הפך לאחד מהם. וכמובן, לאחר הנחיתה, כמחווה, ביצע מעבר במכונית פתוחה מול הקהל כשהוא מנופף בידי לעברנו.



ושוב הסירנה המוכרת מאתמול. להק של מטוסים צולל אל המסלול מאי שם, מדמה תקיפה אווירית. עשרה מוסטנגים מגיעים בהסעה אל מול הקהל, פותחים מנועים במלא המצערת והעוצמה, מסייעים אל קצה המסלול, וזוגות זוגות ממריאים "ליירט" את "התוקפים". וכך הם מחוללים זה אחרי זה בגובה נמוך מעל המסלול.

את מטסי הגאווה ממשיך מבנה משולב של מטוסי P-38, מוסטנג, פנטום ו-F-16. לאחריהם טקס הצנחת הדגלים שתיארתי אתמול.

מסיימת את מטס הגאווה רביעית הרוורדים אדומים לבנים המבצעת אווירובטיקה מדהימה במבנה הדוק, כנף אל כנף. עוד לולאה, עוד גלגול, והם מתפצלים לשושנה של שובלי עשן לתמרונים בשורה, לולאות ולגלגולים המסתיימים בגובה העצים. גם טייסים אלה, לאחר נחיתתם מובלים לאחר כבוד ברכב פתוח מול הקהל, מנפנים לו וזוכים לתשואותיו.



עכשיו מתחיל שלב הטירוף. על הביצועים של אתמול לא אחזור, אתייחס לקטעים החדשים שמזג האוויר הנאה איפשר היום. הראשון שבהם הוא הסטירמן האדום צהוב מאתמול. הפעם מטפסת על הכנף, תוך כדי טיסה אישה ומנופפת לקהל. לאחר שהיא חוגרת עצמה לעמוד הבולט מעל הכנף, הטיס פוצח בתרגילים אווירובטיים תוך שהיא ממשיכה לנפנף לקהל בידיה. ואם הטירוף לא מספיק, היא נעמדת על ראשה מעל הכנף תוך הטיסה ו... ממשיכה לנפנף בידיה.

ויש גם רגעים של הומור בטיסה. הפייפר הצהוב מגיח ותוך מעבר מעל המסלול משליך מאזנת, כאילו נפלה לו. הטייס בעל יכולת שליטה מדהימה משחק אובדן שליטה ומאבד חלקים נוספים באוויר, לפתע

נופל לגלגל ועוד הפתעות. ובכל אותה העת מנסה לכאורה לנחות וללא הצלחה. עד שלבסוף מצליח לנחות, מכבה מנוע תוך כדי הסעה ובורח מהמטוס כשצוות הקרקע רודף אחריו. מתאים לאמריקאים. פעלול רודף פעלול, מטוסי האווירובטיקה באים זה אחרי זה, והעין לא שובעת. זהו יומנו השלישי והאחרון באושקוש. אין ספק. כל מה שראיתי היה מעבר לצפוי. גם כל הסיפורים ששמעתי לא הצליחו להקטין את גודל ההפתעה ממה שראיתי, מכמות המטוסים, הקהל שהגיע, הסדר המופתי, הארגון והניקיון. האירוע באושקוש הינו חוויה ייחודית לאוהבי התעופה. מומלץ, לפחות ביקור אחד באירוע.

יום חמישי 28.7.05

השכמה, צריך להחזיר את הרכבים. כל הצוותים נפגשים ליד המטוסים. בדיקות והכנת המטוסים, תדריך קצר של עופר ויוצאים לדרך. היעד ניאגרה. נתן בצד שמאל. מתחילים להסיע. הפקחים הקרקעיים מסמנים בידיהם על כיווני ההסעה. מכיוון שמסלולי ההסעה מלאים, אנחנו מסיעים על הדשא עד לתחילת המסלול. לפנינו עשרות מטוסים בתור לקצה המסלול. מהמקום בו אנחנו נמצאים אני לא יכול לספור אותם. ושוב מדהים אותי השקט ברדיו והמשמעת של כל הטייסים. אף אחד לא מדבר חוץ מהפקחית במגדל, המאשרת להתיישר ולהמריא. ההתיישרות היא בזוגות. צד ימין או שמאל של המסלול. אישורי ההמראה הם בקצב של מספר שניות בין מטוס למטוס. בין המטוסים העוזבים ממריאים מדי פעם מטוסי הקרב לתצוגה האווירית. השיירה מתקדמת לאיטה לקצה המסלול. מאחורינו מצטברת שיירה של עוד עשרות מטוסים. לא רואים את קצה. הפקחית מחלקת הוראות בקצב של מכונת ירייה. המרווח בין המטוסים הממריאים לנוחתים קצר מאד. מוטי מהרצלייה בוודאי לא היה מרשה לעצמו מרווחים כאלו. התור לפנינו מתקצר ואנחנו מתקרבים להתיישרות. חצי שעה של הסעה ואנחנו מתיישרים. נתן פותח מנוע וממריא. עוזבים את אושקוש לכיוון מערב, ולאחר עזיבת תחום השדה אנחנו פונים לדרום מזרח. היעד שלנו שדה בשם Goshen באינדיאנה להתרעננות והחלפת טייסים. מזג האוויר בהיר ויפה. נוף ארה"ב נשקף למטה, הכול ירוק בין אגמי המים.



שמים אף לכיוון אגם מישגן, חולפים את שיקאגו ממזרח. ממשיכים בשולי האגם לכיוון דרום עד חלקו הדרומי ומשם מזרחה עד ל – Goshen. נחיתה חלקה של נתן, כיבוי מנוע ואנחנו רצים לשירותים (באמריקה לא צריך להשתין בשולי המסלול מחוסר שירותים). אולם הקבלה בשדה הנידה הזה מזכיר חדר אירוח מפואר, הלוואי עלינו בהרצלייה.



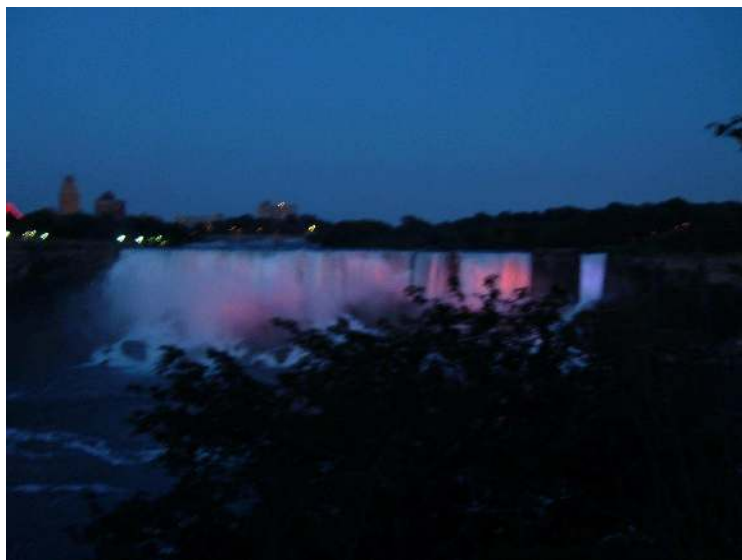
לאחר התרעננות קלה יוצאים לדרך לנחיתה נוספת ב – Cuyahoga שבקליבלנד. הפעם יואל לוקח. גם קטע זה עובר בנעימים. הנוף הירוק ממשיך ללוות אותנו, אגמים, והפעם מצטרף לנוף נהר רחב שיכול להכיל ברוחבו כמה ירקונים שלנו. את הקטע הבא מ – Cuyahoga לניאגרה אני לוקח. הדרך חולפת לאורך חופי אגם Erie. חולפים כמה שדות תעופה לימיננו וממשיכים עד לקצהו המזרחי של האגם ומשם צפונה לעבר המפלים.



מרחוק מצליחים לזהות את ענן אידי המים היוצאים מעל המפלים. ככל שמתקרבים הנוף הנשקף מרהיב יותר ויותר. הנהר הרחב המתפתל והמפלים, האמריקאי והקנדי, הנשקפים במלוא הדרם. מקבלים אישור לבצע הקפות מעל המפלים. סיבוב אחד, ועוד חצי סיבוב. יואל ונתן מאחור מצלמים בקדחתנות מכל זווית אפשרית. סיימנו את ההקפה. שמים פנינו לשדה הנמצא בכיוון מזרח לא רחוק מאיתנו. הקפה שגרתית, פיינל ונחיתה. היו לי כבר נחיתות טובות מזו.



מתארגנים במלון ויוצאים לטיול רגלי למפלים. נוכל לציין ברשומות שהיינו גם בקנדה. פוסעים לאיטנו לאורך הטיילת בצד הקנדי. החשיכה יורדת. המפלים מוארים באור צבעוני המתחלף מדי פעם. חוויה לעיניים.



יום שישי 29.7.05

יום אחרון למסע. אנחנו בדרכנו חזרה למרילנד Montgomery. בדיקת מזג אוויר לפני היציאה. אנחנו רואים עננות נמוכה מעל שדה הבית.

את הלג הזה אני מבצע. בדיקות, המראה, יציאה לדרך. הכול שגרתי ורגיל. אדי המים היוצאים מהמפלים מתגלים הרחק מימין. אחרי ההמראה אני לוקח כיוון לדרום מזרח בטיסה ישירה למונטגומרי. עם הטיפוס מתגלה האופק המעונן. לאט לאט השמים מתכסים בפisות צמר גפן, יותר ויותר סמיכות. אנחנו בגובה 5500'. מאבדים קשר עין עם הקרקע. עומיד שלימיני מבקש אישור לטיסת מכשירים מבקרת נהיו יורק. מקבלים אישור, כיוון וגובה. מטפסים לגובה 9000' לפי ההנחיה וממשיכים בכיוון שניתן. הנוף המוכר והיפה של שמיים כחולים למעלה ועננים לבנים צמריים למטה חולף לאט. יש לנו רוח גב ואנחנו במהירות של 150 קשר מהירות קרקעית.



כשלושים מיל לפני הבית מקבלים הוראות הנמכה. ה- ATIS של השדה מדווח על בסיס ענן בגובה של 3100' וראות מוגבלת. תהליך ההנמכה מביא אותנו לתוך העננים. עברנו לטיסת מכשירים אמיתית. העיניים לא מרפות מהאופק המלאכותי והג'ירו. הידיים נלחמות בשמירת הכיוון וגובה ההנמכה שניתן לנו. מזמן לא טסתי מכשירים. הגישה לשדה מתבצעת בהנמכת VOR. אני מקבל כיוון עד לירוט הרדיאל המתאים, מתביית עליו וממשיך עד שהשדה מתגלה לעינינו. פיינל ארוך, בד"ח לפני נחיתה, הצפה, נגיעה. הפעם הנחיתה מושלמת. אנחנו על הקרקע מסייעים לחניה. כל מה שנשאר זה לטפל בגועל נפש – לשלם עבור התענוג של השבוע האחרון. צברנו כ- 16 שעות טיסה במסע הזה.

וכל מה שנותר היה לחגוג את הראלי הזה בארוחה משביעה, וגם את זה עשינו.



תם ונשלם הראלי לאושקוש 2005. היה נהדר, פתח תיאבון למסע נוסף.