





-2-

האורחים מתעכבים קצת ואנחנו והממתינים במצדה מחליטים לעבור לתחנה הבאה - פארן לתדלוק ומשם למואה לארוחת צהריים תוך כדי שינוי טיול השטח—במקום הנקרות טיסה לאורך ים המלח עד קצהו הדרומי-נאות הכיכר – כניסה לנחל עידן לאורך אבני הגבול-אל תספרו לחוצנים-אסור-עד לחממות מושב חצבה מול עמדה ירדנית פעילה ומשם לאורך כביש הערבה לפארן

אני קורא לכולם לתדריך מסכם נתיב גובה קשר מוביל(אנוכי)ומבקש בדחילו ורחימו שורה עורפית במהירות 80 לטובת האיטיים,בודק שכולם הבינו-אין שאלות-מתיישרים וממריאים

לא חולפות להן 5 דקות –תקלה ראשונה –סטורץ וטקסן חולפים אותי כמוביל, ביעף, ומתייצבים לפני

**למה? ככה.**

**העפתי אותם בתקיפות אך בעדינות לאחור . מצטערת.....לא יכולה להוביל מטוסים שיושבים לפני**

ועוד כ-10 מטוסים, שאחד מהם (הסטורץ) תקף אותי מאחור וטען בתחקיר שערכת לאחר נחיתה(תחקיר חברים לבצע לאחר נחיתה ולא באויר) לא יכול היה להחזיק את המהירות(80)....**שיחזור לקורס טייס ללמוד לטוס לאט**

**כלל מספר 1 בטיסת מבנה :תאום בין הטייסים על הקרקע,תאום צורת מבנה מהירות קשר**

**זוית מוביל -מובל כ 45 מעלות או כל צורה אחרת שמוחלטת –אין בשום פנים ואופן לעבור מוביל ללא תאום וקבלת רשותו של המוביל. מובל תמיד שומר על מוביל**

המשך הטיסה לפארן עבר בשלום-10 מטוסים בשורה עורפית שמרו על מרחקי קשר עיין עד הנחיתה –הסבר קצר של המוביל על הנתיב תוך כדי טיסה וברילטיים . נחיתה-תדלוק בפארן-ההנגר פתוח והדלק מחכה לנו

תדלק עצמאית דווח לי מאוחר יותר כמה לקחת ודאג שהתשלום יגיע אלינו בדרכך!!(פקד עלי דודו מפארן) חסרים לנו עוד פארנים כאלו מפוזרים ברחבי הארץ

פנינו למואה למלא את כריסנו, מיכה הבטיח על חשבוננו-בסוף התחרט כשראה לאיזה משבר כלכלי הוא עומד להיכנס ושינה את דעתו והזמין רק את שולחן האורחים מאמריקה

במואה מסודרים המטוסים על השוליים הצפוניים של המסלול, מחכים ליציאה מסודרת הביתה.



**חזרנו לנסיון הרצח: שבעים והרבה דם עדיין בכרס שעדיין לא חזר לקדקוד יצאו טייסינו מהמסעדה לליין המטוסים, חלקם נראה ממהר והשאר זמנם בידם. מטוסי עמד רביעי מסוף ליין המטוסים ניצב למסלול**

**כ-2-3 דקות לאחר הגיעי למטוס עמדתי עם נתן ומבטינו לתחילת מסלול לכיוון סיירה שהתחילה להסיע לכיוונינו בנראה כדי לעבור את המטוסים בשולי המסלול שמרחקם מכנף המטוס המסיע היה ס"מ בודדים**

**ופתאום ללא שום התראה פתח את מנועו לכח מלא לפני שעבר את המטוסים החונים ..,חלף להערכת ס"מ בודדים ממדחפי החונים ובמהירת יחסית גבוהה**

**עמדתי ליד מדחף מטוסי, נרתעתי לאחור מחשש פגיעה, הסיירה חלפה לה ועברה לדעתי את שלושת החונים האחרונים לדעתי בנסיון להפיל אותם באפקט דומינו ללא (הצלחה) טייס גרוע**

**לקחתי קצת אויר וצעד קדימה כדי להרגע אך לדאבוני מאותו כיוון שהגיחה הסיירה כמה דקות קודם לכן התקדמה באופן מאיים קרפדה ירוקה ומאיימת בנסיון נוסף לחרוש אותי ואת החונים בהמשך מסלול, יותר מאוחר סיפר לי ברוך דותן שבתחילת ריצתו פגעה בו הקרפדה עם הכנף במדחפו שלא היה במצב עבודה למזלו**

**פה החלטתי לעשות מעשה, מישהו הרי יצליח בנסיון הרצח. חסמתי בגופי את המסלול ועצרתי את התנועה על המסלול תוך כדי ווסות התנועה בכוונה שהחונים האחרונים ימריאו ראשונים**

**קים שעמד לידי מונע הבין את כוונותי ועלה על המסלול עם מטוסו וחסם אותו על מנת לשחרר את הפקק**

**אגב הסיפור חוזר על עצמו, בארועים רבי משתתפים כאשר מטוסים חונים בשולי מסלול ריצת ההמראה תחל רק לאחר מטוס חונה אחרון !!!!!!!!!!!!!!! דמיינו בידינו!!!!!!!!!!!!!!**

**סטייה קלה, פנצר משב רוח רוח בלתי מתוקן כראוי==4 הרוגים !!!!!!!!!!!!!!!**

**5**

**ולקינוח: בדרך הביתה הבקר מחפש מטוס צהוב שנעלם לו באזור שדה בוקר והתגלה חזרה באזור אופקים. הטייס טוען ששמע את החיפושים אך לא ענה כי מצא עצמו באזור בין ניצנה לשבטה ולא היה נעים לו והחליט לא לענות**

**תחקרתי את הבחור והגענו להסכמה ששני אף 16 יושבים עליך הרבה פחות נעים**

**והרבה יותר יקר**

**בתחקיר התברר לי שהבחור טס עם גי. פי. אס. מקולקל וללא מפות.!!!!!!!!!!!!!! נגמרו  
לי המילים!!!**

**עוד משפט ואני גומר.....חברים ! אנחנו עוסקים בתחביב שבסופו של דבר המטרה  
לחזור הביתה בשלום, וכדי לעמוד במשימה חייבים מקצוענות. אנא הקדישו דקת  
חשיבה והמשיכו בטיסה בטוחה**

**שלכם**

**יובל גונן**