

הכל התחיל בעצם כאשר חיל האויר הוציא למרכז את הפייפרים. הגעתי לסיור המקדים למרכז בבסיס חצרים לא מתוך כוונות לקנות אך בהחלט רציתי לראות מי הנפשות הפועלות. האמת, די התאכזבתי ממצב המטוסים והחלטתי לעזוב מוקדם. בחנייה ליד השער הראשי, ליד הרכב שלי, עמד מישהו והחליף גלגל במכוניתו. הצעתי את עזרתי והתחלנו לדבר. אותו אדם, אילן, הגיע גם הוא על מנת לראות את המטוסים והתאכזב מאד גם הוא. תוך כדי שיחתנו הקולחת, אילן סיפר על חבר שלו שקנה שלוש דקויות מחיל האויר. באותו רגע ביקשתי ממנו להיות על טיסת ההעברה שלהן. הוא אמר בסדר ונתן לי את מספר הטלפון שלו ואמר לי להתקשר.

חשבתי לתומי שהנהגה סידרתי לעצמי טיסת ההעברה מעניינת אך כאשר התקשרתי, אילן אמר לי שחברו, מרק, לא בארץ ואמור להגיע מתישהו (מונח שהפך להיות די נדוש לאור חוסר האינפורמציה בה חייתי בהמתנתי למרק) על מנת לקחת את המטוסים. ניסיתי לדלות מאילן פיסות מידע נוספות אך העליתי חרס בכפיי. לא מתוך רוע לב חס וחלילה אלא פשוט אילן גם הוא לא ידע כלום. הוא נתן לי מספר טלפון של מרק (פה בארץ) אליו ניסיתי להתקשר יום ללא מענה. אילן גם סיפר לי שמרק מחזיק חדר במלון אויה ביהוד. קצת עבודת בילוש ודיברתי עם פקיד הקבלה שאמר לי שאכן יש חדר, מלא דברים ושהם לא יודעים עוד כמה זמן עליהם להחזיק את החדר.

מדי יומיים הייתי מתקשר למלון ושואל אם מרק הגיע ומקבל את אותה תשובה שלילית. פעם בשבוע גם הייתי מדבר עם אילן ובודק אם יש חדש. כבר חששתי שעוד לפני שיגיע מרק, אמאס את עצמי על הנפשות הפועלות. בתחילת מאי, אילן הבטיח שמרק יגיע ואמנם זה לא היה מאי (אלא אמצע יוני) אבל מרק הגיע לכמה ימים. יצרתי איתו קשר וניסיתי לתאם פגישה איתו אבל כנראה יותר קל לפגוש את ראש הממשלה מאשר את מרק. לבסוף, הצלחתי לפגוש אותו בלובי המלון לפגישה חפוזה בה הכרתי איש גדול מימדים, נחמד וחשדן למדי. הוא אישר לי שאצטרף אליו לטיסה אך שום דבר מעבר. לא יעד, לא תאריך או שום פרט נוסף.

מסתבר שמרק מידר את כל הנושא. הוא לא היה מוכן לחשוף שום פרט מכיוון שנסינונו עם "העם הנבחר" היה עד עתה רווי בחוויות שליליות. היתה לו הרגשה שכולם מנסים לדפוק אותו (דבר שלא היה רחוק מהמציאות). משרד הבטחון, סיב"ט, חיל האויר והתעשייה האווירית עשו הכל על מנת להקשות עליו. בין אם זה היה הורדת כל מכשירי הטיסה מהמטוסים ובין אספקת שמן הידראולי ושאר דברים נחוצים. לקח לו מעל שבועיים לקבל מפתח מסוים להורדת פרופלרים כי טענו "שהמפתח פג תוקף ואין לו תו תקן). שלא לציטוט, אחד הקצינים אמר שקיבל הנחיות לנסות להוציא ממנו את מקסימום הכסף האפשרי ולא לעזור לו. למשל, חיל האויר ביקש ממנו סכומים הגבוהים יותר ממה שהם שילמו על מנועים חדשים בכדי לתת לו חלקי חילוף ומנועים שגמרו חיים.

מכיוון שמרק בחור טוב, לא יהודי ולא דובר עברית, החלטתי להיות מועיל על ידי זה שאמנע ממנו להידפק. גיששתי מי יכול לעזור והעליתי כמה רעיונות טובים, עזרתי לו להתנייד ממקום למקום, סייעתי לו בקבלת אישור כניסה למטוסים בתוך השטח האווירי בנתב"ג, עזרתי לו פיזית לסחוב דברים למטוס וכולי..... (תודתי הרבה ליוני עינב ממרכז תאום אשר הכיר לי אנשים רבים שעזרו ולאילן ברוש שתרם גם הוא רבות לשיפור אווירת ה"עליהום" ששררה שם).

הזמן חלף ואמנם דברים זזו אך עדיין לא ידענו (ידעתי) זמן או יעד. מרק ביקש ממני לתכנן טיסה לכמה יעדים (אפריקה, אסיה, אירופה, אמריקה ואוסטרליה) וכל זה על מנת שהנשמות הטהורות לא ישבשו לנו דברים. הופצה ידיעה שאנו בדרכינו לאפריקה ואפילו אני לא הייתי שותף סוד לגבי היעד האמיתי. לגבי זה היה קשה מנשוא לדעת שאני יוצא לטיסה אך לא יודע מתי, לאן ולכמה זמן. לחצתי על מרק לקבל יותר פרטים אך הוא לא נשבר. היה לי קשה להיערך בהתאם כי מדי פעם גם היתה לי עבודה ולא ידעתי אם לקחת אותה או לא.

המשכנו בהכנות המטוסים, תרגמתי את הבד"ח שלהם, הדבקתי שילוט באנגלית על כל מתג ומתג ועליי לציין שזו היתה עבודת נמלים. מרק, שכבר היה פה יותר משנה (ON AND OFF) עוד לא היה באף טיול או מקום בארץ חוץ מתל אביב, יהוד ונתב"ג. החלטתי שאני כמורה דרך חייב לקחת אותו לירושלים וניסינו למצוא זמן שיתאים. באמצע יולי מרק אומר לי ש"מחר צריך לאסוף חבר שלו שמגיע ויטוס איתנו חזרה". אספתי את החבר שהוא גם מהנדס טיסה וגם מכונאי ואחרי ביקור במטוסים ניצלתי את העובדה שגם הוא לא היה בארץ ולקחתי אותם (מרק וסאם) לעיר הקודש. מרק, הרחוק מהדת כמרחק מזרח ממערב כל כך התרשם מהדרכתו ועד היום מגדיר את הביקור בירושלים וכנסיית הקבר כדבר מדהים.

עם סאם, שהביא איתו מכשיר קשר 1 וטרנספונדר עבדנו על המטוס שלנו (022) ומכיוון שכבר היינו כל הצוות של המטוס שלנו הרגשתי שהולך ומתקרב תאריך היעד. אמנם עוד לא ידעתי מתי ולאן, אבל לפחות כבר לא הייתי היחיד. כמה ימים אחר כך, הגיעו שלושה אנשים נוספים שהיוו את צוות המטוס השני. שמם לפי הסדר הוא: מרק בורגהורסט – טייס עם 13000 שעות טיסה (מתוכן 9000 על דקוטה), מייק גלסטר – טייס פרטי, מנתח אורטופדי וזה שקנה את "017" (להלן – סופי) ומייק לוארס – חבר ילדות של מייק גלסטר והיווה חברה טובה, שירותי דיילות במהלך הטיסה ונווט לעת צרה. הם הביאו איתם מכשירי קשר נוספים ובזמן שמרק (האטאווי – להלן מרק הגדול) וסאם הרכיבו את מכשירי הקשר במטוס השני, אני לקחתי את המצטרפים הטריים גם כן לסיור בירושלים.

חבר שלי, בחור בשם אילן ורשאי, צורף אלינו כנוסע ותכנן לרדת ברוטרדם. הוא עצמו גם טייס מסחרי המנסה לחצות את קו ה 500 שעות ומעבר להיותו טייס, הוא היסטוריון, חולה מטוסים וניתן היה לראות על פניו קרינה ואושר כאשר התעסק במילוי שמן במטוסים וביצע שאר עבודות שחורות כגון זו. הוא תרם הרבה (בעיקר כוח סוס) בשלב ההכנה.

התכנון המקורי היה לצאת מהארץ בטיסת מבנה. בגדול, אחלה רעיון, אבל..... אנו הרי חיים במדינה בה המציאו את התעופה ולכן למרות שאושרה המראה וטיסת מבנה במרחב נתב"ג, הרי שלצאת החוצה מהארץ לא איפשרו לנו במבנה. מכיוון שלא רצינו לטוס צפונה עד כמעט עתלית, קיבלנו אישור חריג לצאת לפי "סיד" "E 1 DEENA" בכללי טיסת ראייה (VFR) תוך הפרדה סטנדרטית של IFR (דבר שיצר פער שניסגר רק אחרי 50 מייל בים). מכיוון שבמטוס השני לא היו ישראלים ומכיוון שטסנו "יעני" VFR הרי שאילן נאלץ לעבור למטוס השני כטייס משנה ללג הראשון. הייתם צריכים לראות את המבט על פניו שאמרנו לו שהוא יצא כטייס משנה – מבט מקביל בערך לזה של ילד שאוכל גלידה ושוקולד בפעם הראשונה בחייו. ממש רחמים..... זה הרגע לציין שאילן תפקד בצורה מושלמת, דיבר בקשר, ניווט וגם הטיס קצת. בקשר הוא נשמע על סף אורגזמה שארכה עד הנחיתה.

היעד הראשון היה רודוס ובמהירות 120 קשר, היעד הגיע אחרי כ 4 שעות. עשו חישוב, יציאה מהארץ בסביבות 14:00 זמן מקומי ביום שבת ה 26 ביולי, 4 שעות בדרך ועוד כחצי שעה לנחיתה עקב בעיות בתזמון מנגנון הורדת הגלגלים אצלנו והרצון לנחות במבנה. עד שהתארגנו ונחתנו כבר היינו קרובים לחשיכה. יום ראשון שהוגדר כהצלחה. מכיוון שהיה זה לג הביקורת שלנו שמחנו לגלות שהמנועים במצב מצויין וצריכת השמן שלהם היתה בסביבות קילו שמן לשעה והדלק היה 90 גאלון לשעה.

באיזה שלב הוצמדה אלינו סוכנת של אולימפיק על מנת לספק לנו את שירותי הקרקע. הדברים החלו לזרום עד שסאם, המכונאי שלנו (בחור נחמד, מוכשר אך לא מבריק במיוחד – טוב אולי זה קשור לעובדה שהוא מארקנסז) שאל אותה בתום לב "האם אנחנו ביוון או בטורקיה?" מאותו רגע ננטשנו על ידי אותה סוכנת שמעבר לזה שהפגינה את היעלבותה בצורה מודגשת גם טרחה לידע את כל הסובבים אותה בשאלה של סאם, דבר שגרם לנו להרגיש כ- פרסונה נו גרטה. למרות היחס הקר (במקרה הכי טוב) הגענו למלון וסיימנו את היום הראשון שלמרות שלא כלל הרבה זמן באוויר היה ארוך ומייגע.

יום ראשון, 27/7/03 למרות שתכננו לצאת מוקדם, לא הצלחנו להתארגן ויציאתנו שוב נגררה עד הצהריים המוקדמים. היעד הבא הוא SPLIT, קרואטיה. טיסה של 5.5 שעות ללא מאורעות. קרואטיה יפיפה מלמעלה ונחיתה מושלמת של מבנה הדקוטה בשדה שהלוואי עלינו. יפה, נקי, מאורגן, מטופח ועם הרבה מאד אנשים נחמדים.



היה מדהים לראות איך כל עובדי השדה, ללא יוצא מן הכלל, באו לראות את זוג הזקנות חונות שם ליד צי המטוסים המודרני מאד. בנים, בנות, זקנים, צעירים, רזים ורזים (לא היה שם בן אדם אחד עם משקל עודף – דבר שלא ניתן לומר על החבורה שלנו הכוללת את מארק ואוטי) באו לצלם, לגעת, להריח ולהתרשם מההיסטוריה המעופפת שהגיעה אליהם בפעם הראשונה מזה שנים רבות. התארגנות, תדלוק

במחיר מצויין ויציאה למלון. קרואטיה קיבלה אצלנו ציון גבוה במקומות לבקר בהם עם זקנות ששותות דלק ויורקות שמן.

יום שני 28/7/03 המראה בבוקר לכיוון נירנברג (בבירור שעשינו שם היו מחירי דלק "בסדר") במקום לרוטרדם. טיסה ללא אירועים משמעותיים וכבר נכנסנו לשיגרת הטיסה. עבדנו כצוות שטס כבר הרבה ביחד וההרגשה היתה כייפית. נירנברג היתה המלצה של אנדרו ברוס (מנהל השדה בוויק, סקוטלנד) והוא מתוך כוונה לעזור לנו התקשר להכין אותם מראש על בואנו. הוא רק לא טרח לספר לנו שבמהלך השיחה הוא התעצבן על הפקידה בצד הגרמני, צעק עליה וקרא לה פרה נאצית. כמובן שזה עבר אצלם בערך כמו חלוקת כריכי שינקין בבר מצווה..... עם הגעתנו לשדה התקבלנו ע"י מנהל השדה וועוד כמה אנשים שרצו לראות את כל האישורים (ביטוח, כושר אווירי, אישור העברה, תעודת רישום ו..... אישור אי זיהום אוויר!!! לא לשכוח שמדובר פה על מטוסים משנת 1943 שכנראה טסו בפעם האחרונה מעל גרמניה לצורך הצנחת כוחות שם באזור).... כמובן שלא היה קל לשכנע אותם שבעת יצור המטוס אנשים עוד לא היו מודעים לאיכות הסביבה אבל הבטחנו להם חגיגת שבפעם הבאה שנהיה אצלם נדאג לאישור המתאים. זה ושיחוד מנהל השדה ע"י תמונות שלו בקוקפיט המטוס גרמו לכך שאושרה המשכה של הטיסה. גם אם היו מציעים לנו שירותים בחינם היינו דוחים את ההצעה ובורחים משם בהקדם. את אילן ורשאי השארנו שם על מנת שיתפוס רכבת לאמסטרדם ומשם יחזור לארץ. (דרך אגב, הוא עצמו קיבל יחס טוב והסוכן המקומי אף מימן לו את הכרטיס עד לתחנה המרכזית עקב היעדר אירו). דילוג נוסף של כמה שעות טיסה והגענו לסקוטלנד.



הייתי כבר פעמיים קודם לכן בשדה וויק (EGPC) אבל היתה זו הפעם הראשונה שלמעשה ראיתי את השדה. היתה ראות מדהימה ועשינו מעבר נמוך במבנה מכונס מעל העיירה.



אנדרו ארגן לנו בית הארחה במרחק דקה וחצי מהשדה אצל גברת נחמדה מאד שרק החלה להפעיל את המקום ואנחנו היינו אורחיה הראשונים. חדרים בגודל מגרש סקווש, נוף מרהיב, אוכל טוב ואווירה מצויינת. היה נחמד ואפילו שקלנו להשאר יום נוסף (בסוף זה לא קרה). למחרת, התארגנות, שכירת חליפות הישרדות לצורך חציית ה"בריכה הגדולה" ויצאנו לדרך. הגשנו תוכנית טיסה באמצעות אנדרו שהיעד שלנו הוא ריקיוויק (BIRK) אך הפקס לא פלט אישור. אנדרו הבטיח לטפל בנושא (ושוב התברר שזו טעות אדירה) ואילו אנחנו יצאנו לדרכינו. אנו טסים לנו בכייף ולקראת הגעתנו לאיסלנד מקבלים "עדכון" למרשה לשנות יעד לקפלביק (BIKF).





לא עוזר כלום ואנחנו משנים יעד. סה"כ לא שינוי משמעותי אבל השדה הראשון נמצא במרכז העיר כאשר המלון שלנו נמצא 50 מטר משער השדה ואילו השדה השני הוא גדול פי כמה, משמש את כוחות ארה"ב ונאטו ומרוחק כ 25 דקות מהמלון. מתארגנים לנחיתה במבנה (אחרי רביעיית F-15 שגם נחתו במבנה) ונוחתים נחיתה מושלמת. הפינוי מביא אותנו לקושרת ארוכה ולרוח צולבת בעוצמה של 20 קשר. להזכירכם, הדקוטה בעלת גלגל זנב ומשמשת כשבשבת רווח וזה מצריך מבחינתנו הרבה לחץ על בלם ימין. מסיעים עד העמדה ורואים אנשים שרצים לעברנו. המטוס השני מדווה בקשר שגלגל ימין שלנו נשרף ואיך שעצרנו, מארק, עם כל הגודל שלו רץ החוצה ושופך בקבוק מים על הבלמים. אש לא הייתה שם אבל בהחלט הרבה חום ועשן. לכאורה הכל בסדר ולא נראה שנגרם כל נזק לצמיג ולכן מתפנים לעניינים החשובים באמת: הצגת כל המסמכים, רשיונות טיסה, תעודות רפואיות ואפילו רשיון רדיו. מסתבר שאחרי שעזבנו את סקוטלנד, אנדרו התעצבן שמכשיר הפקס של האיסלנדים אינו עונה ולכן הוא התקשר אליהם וצעק קצת עליהם מתוך כוונה להנך אותם ולאליץ אותם לחבר את מכשיר הפקס. כמובן שזה יצר איזה אנטגוניזם אצלם ואנחנו היינו אלו שנאלצנו במשך כשעתיים להתמודד עם אנשי מנהל התעופה האיסלנדי. ידוע לכולם שאם מחפשים משהו אצל מישהו אז בטוח ימצאו דבר או שניים שאינם כשורה. אצלנו, זה היה היעדר סעיף החזר הוצאות חיפוש והצלה במידה ונאלץ לשחות. מכיוון שמסגרות האשראי של מרק נשחקו במהלך הטיסה עד כאן ושאר הדברים בוצעו במזומן נאלצתי "להציל" את המשלחת וכך יצא שאני, העשיר בחבורה, נידבתי את כרטיס האשראי שלי לאובליגו של \$ 15000 במידה ויידרש חילוץ. האמת היא שבאזור הצפון אטלנטי, נטישה ללא חליפות השרדות כמו אלו ששכרנו בוויק פירושה קפיאה תוך מספר דקות. במידה ואתה מדווה MAYDAY ונוטש, כדאי לדווח לכווחת החילוץ שאתה לובש חליפה כי אם לא, הם אפילו לא יוצאים לחלץ. זו המציאות ה"קרה" במים הקפואים של הים הצפוני....

בזמן ההמתנה לאנשי מנהל התעופה שיבדקו את הניירת נחת לידינו מטוס מסוג ליר ג'ט 60 וממנו ירדה משפחה המורכבת מגבר (מאד מוכר), אישה וארבעה ילדים בלונדיניים. אני מנסה להיזכר מהיכן אני מכיר את האיש וסוף סוף מזהה. האיש הוא אנטוני אדוורדס ועכשיו סקופ עולמי!!! דר' מארק גרין מאי. אר לא מת!!! הוא חי ונושם, ראיתי במו עיני ואפילו הכנסתי אותו לתוך הדקוטה. יש לו כמה נשמות כי כולנו גם ראינו אותו מתרסק לתוך חופה של F-14 כאשר טייסו האגדי הוא לא פחות מטום קרוז (הידוע באות הקריאה מוריק). כן חברים – אכלנו אותה בגדול והאמנו שהוא מת לפחות פעמיים.

אחרי כשעה, המריאו מארק גרין ומשפחתו במטוסם הפרטי בעוד אנחנו נשארים לילה באיסלנד היקרה להחריד. ככה זה באי שכל אוכלוסייתו מונה 200 אלף איש, הכל מיובא ובכמות יחסית קטנה. לולא העיכובים היינו ממשיכים ישירות לנרסרסואק, גרינלנד (BGBW) אבל זה יהיה כבר למחרת. 29/7/03 לאחר בילוי במסעדת דגים מצויינת בלילה הקודם וצילומים ברחוב בשעה 00:30 זמן מקומי



(לקראת
השקיעה)



המראנו לכיוון גרינלנד. כרגיל, עשינו את זה במבנה די צמוד ושמרנו על המבנה עד הרגע שבו למרות התחזית, הפך מזג האוויר את עורו. תוך דקות, נכנסנו לענן סמיך ונשארו בתוכו במשך חמש וחצי שעות. כמוכן שאיך שנכנסנו לענן פירקנו מבנה. אנחנו שהיינו המובילים ומעט נמוך יותר הנמכנו תוך כדי שינוי כיוון 30 מעלות שמאלה ואילו "סופי" טיפסה ופנתה 30 מעלות ימינה. ללא TCAS, מכ"מ עננים, רדאר, טייס אוטומטי ורק מכשיר רדיו אחד בכל מטוס החלטנו לפתוח פער של כמה קילומטרים ביננו על מנת לא לסכן אף אחד. לאחר יצירת הפרדה אנחנו החלטנו לטפס מעל לענן כדי לצאת מההתקרחות שהחלה להיווצר. התחלנו לטפס מגובה 8000' בתקווה לצאת מהענן שלפי דיווחים הסתיים בסביבות 13000'. באיזה שלב לקראת 11000' המטוס החל לאבד מהירות והחל לעשות תנועות של דולפין שעולה ויורד. ניסינו להחזיר את המהירות על ידי הורדת האף אך התברר שזה בלתי אפשרי כי על הגה הגובה של המטוס הצתברה כמות של כ- 2 טון קרח. זה, ותחילת התקרחות הגה הגובה מנעו את הורדת האף. הורדנו כח אך רק השגנו את ההיפך מהרצוי. האף עלה והמהירות ירדה עוד. פתחנו מנוע והאף רק עולה. לא נותר אלא לזרוק "פול" מדפים ובאותו רגע שהאף נוטה למטה רגעית, לפתוח מנועים ולהתחיל לעשות הנמכת חירום במהירות הקרובה ל VNE (מהירות מקסימלית מותרת). הנמכנו מגובה 11000' עד גובה 1500' בקצב קרוב ל3000' רגל בדקה. רק כאשר החלו להישמע רעשים כאילו כל המטוס מתפרק (הרעש שיוצר הקרח בעת הפרדתו מגוף המטוס) נשמנו לרווחה והחלנו להתיישר. המפגש של סופי עם הקרח היה הרבה פחות דרמטי. הם, כאשר החלה ההתקרחות, החליטו להנמיך ולצאת מהענן. הם ירדו וירדו, הגיעו עד גובה 300' מעל הים ועדיין שרויים בתוך הענן. הם טסו להם בכיף בגובה זה עד שמייק גאלסטר שאל את מרק בורגהורסט "תגיז, באיזה גובה בדיוק המגדלים של אסדות הקידוח פה בים הצפוני?" מייד הם טיפסו חזרה לגובה "בטוח" ונשארו בו עד שהתקרבו לגרינלנד.

אנחנו המשכנו את הטיסה בתוך הענן ועם התקרבותנו לקרחון התחלנו לטפס על מנת להיות מעל לגובה המינימום הבטוח (9700') ורק לאחר כ 15 מייל מעל הקרחון נגמר סוף סוף הענן וראינו את גרינלנד מתחתינו.



חתיכת אי "קטן" (בעצם יבשת) שכולו קרח. מדהים מלמעלה ומלמטה ושמהווה הפרה בוטה של שמו. למעשה, איסלנד ירוקה ופורחת ואילו גרינלנד הינה גוש קרח אחד גדול. התקרבו וראינו את שדה התעופה "נרסוואק" (BGBW) היושב בתוך פיורד



ומוקף בלשון מים מצד אחד ומצוק משלושת הכיוונים הנותרים.



שדה מאתגר ביום ובלתי אפשרי לנחיתה בלילה או בתנאים של IFR . נחתנו לנו בכייף ואז ברחבת החנייה נשמעת מעין לחישה/שריקה וגלגל ימין מתרוקן לו מאוויר והחזיר את נשמתו לבוראו.



מסתבר ש"אפיית" הגלגל ביום הקודם היתה חוויה טראומטית מדי עבור הפנימית אשר הותכה ושבתה חיים. לא בעייה אם היינו במרכז ציוילוזציה אבל להזכירכם, אנחנו באמצע שום מקום שכל אוכלוסייתו מונה 107 איש. איפה נמצא פנימית במקום נידח זה? אז מארק החליט לבדוק באינטרנט איפה נמצאת הדקוטה הקרובה ביותר ואם בדנמרק (להזכירכם, גרינלנד היא טריטוריה דנית) ניתן להשיג פנימית תואמת. לאחר בירורים רבים נמצאה דקוטה בדנמרק וכמובן שמנסים ליצור קשר עם הבעלים על מנת לברר את האפשרויות. טיסות מסחריות יש לנרסרסואק פעמיים בשבוע מאיסלנד ופעם בחודש מדנמרק מגיע הרקולס של הצבא על מנת להביא אספקה. לאחר כמה הודעות וכמה נסיונות מארק יצר קשר עם בעל הדקוטה ואז מה מתברר? ההרקולס המריא 15 דקות לפני השיחה. מארק חוזר מדוכדך כדי לספר לנו על תוצאות חיפושיו. בינתיים אני, שמקורי הוא בכלל בכנף סובכת, פניתי לטייס מסוק שהיה שם ותוך כדי שיחה שאלתי אותו אם ידוע לו על דקוטה בגרינלנד. תשובתו היתה נחרצת. אין!!! אבל.....לדעתו, שווה שאעיף מבט ליד חזית מבנה המרוחק מאיתנו כמרחק פעמיים בלומפילד (לא כולל היציעים). זה המוזיאון המקומי והוא חושב שיש שם משהו שיעניין אותי.

מכיוון ש-200 מטר הליכה עדיין בר ביצוע (למרות גילי ומשקלי) הלכתי לשם וחזרתי בריצה אל מארק ושאר החברה. הם ישבו ליד שולחן מנסים לטקס עצות ואני אומר להם: "בואו, פתרתי את הבעייה". מכיוון שכבר בניתי לי REPUTATION של בדחן, הם שאלו איפה פה ה CATCH ? ענית להם שפשוט יבואו איתי. הם קמו על רגליהם וגררו את עצמם לחזית המוזיאון ולתדהמתם גילו מולם מנוע וכן נסע שלם של דקוטה. מסתבר שזה של C47 צבאי שהתרסק שם לפני 40 שנה. מארק בורגהורסט וסאם (שני המכונאים) נגשו ובדקו מקרוב את המציאה. כן, זה אפשרי! ריצה מרטונית למצוא את מנהל המוזיאון על מנת לקבל את אישורו להשתמש בגלגל שלו. הבטחות להחזיר הכל לאותו מצב (תוך כדי שימוש בחלקים שלנו במידה וצריך "להשלים") וקיבלנו את האישור המיוחל. עכשיו צריך למצוא את מנהל האחזקה של "גרינלנד אייר" על מנת לקבל את עזרתו. איש נחמד, הגיע לנרסרסואק שלושה ימים לפנינו, מכיר את הנפשות הפועלות רק מעט יותר מאיתנו אך בעל צרור מפתחות לכל מנעול בהאנגר של המוסך. הוא השאיל לנו כלי עבודה, מצא לנו ג'ק על מנת להחליף גלגל ואפילו נידב את הטנדר שלו למשימת הובלת הגלגל אל המוסך (לא לשכוח שלא מדובר פה בגלגל של אוטוביאנקי אלא באחד שצריך ארבעה אנשים כדי להרים אותו).



פרקנו את הגלגל משאר כן הנסע ואז העברנו אותו למוסך.



עם גלגל מפורק ניתן היה לראות שיש לצמיג כמה חתכים וחורים אך לא ידענו מה מצבה האמיתי של הפנימית. רק לאחר פירוק הפנימית נוכחנו לדעת שהיא מלאה במים ושאר "מוצקים". דרך אחד החתכים התחלנו להוציא את אותם "מוצקים" שהתגלו כקליעים שנורו על הגלגל. סה"כ הוצאנו 3 קליעים והרבה מים ואז נותרנו ביד עם פנימית מנוקבת 17 פעם שאותה רצינו להשמיש. התחנה הבאה של הפנימית

המפוארת היא שולחן העבודה של ה"פענצ'ר מעכר" המקומי המתמחה במשאיות וטרקטורים וכעבור חצי יום של עבודה ו- 17 טלאים חזרה אלינו הגברת מוכנה ומזומנה להרים דקוטה.



כל התהליך הנ"ל לקח לנו כמעט 36 שעות ולכן הרכבנו את הגלגל על המטוס, החזרנו את הגלגל הישן למוזיאון (מינוס פנימית – נקווה שהדקוטה הבאה שתעבור שם לא תזדקק לה) והלכנו לארוחת ערב ושנת לילה נוספת. למחרת המראנו לעוד קטע טיסה שעבר ללא מאורעות מיוחדים. הגענו ל **CYYR (GOOSE BAY)** ונחתנו על מסלול באורך של 14 אלף רגל. הסעה לחנייה, עצירה ואנחנו בקנדה. חצינו את האוקינוס עם שתי זקנות בנות שישים אשר שותות דלק ויורקות שמן. כנראה שהסעה של שני מייל אחרי שהייה ללא תזונה במשך 40 שנה וסדרה של "ניתוחים פלסטיים" היתה כבר יותר מדי לדרוש מפנימית זקנה ובלוייה ותוך כדי זה שאנו עומדים על הקרקע ליד המטוסים אנו שומעים שריקה ורואים את הגברת מנמיכה בצד אחד בזמן שהגלגל מתרוקן לו ונשאר על ה"ג'אנט". טוב, לפחות אנחנו כבר בצפון אמריקה ולכאן כבר מגיע פדקס, אנו מתנחמים. ואז אני שואל " מארק, האם זו לא דקוטה שעומדת לה שם בקצה המסלול"? ומפנה את מבטו של מארק אל מטוס העומד בצידו השני של השדה. לא רבותיי, זה לא חלום או פטה מורגנה ! אכן, במלוא הדרה, עומדת לה דקוטה נוספת ומביטה בעיניים נוגות בשתי אחיותיה ששבו להן לצפון אמריקה. כמובן שנכנסנו פנימה למשרד ומיד שאלנו על בעל המטוס. קיבלנו מספר טלפון של הבעלים וניסינו ליצור איתו קשר. בינתיים, מארק מזמין דרך האינטרנט פנימית חדשה ומבקש שתשלח אלינו בפדקס אוברנייט (שדרך אגב לוקח 4 ימים עקב המרחק הגדול ממקורות ציוליזציה). אם אין פתרון אחר אז נהיה פה כמה ימים. הלכנו למלון, שכרנו רכב וניסינו לחשוב איך נבלה את הימים הבאים פה בצפון קנדה. סיבוב בשדה התעופה הענקי הזה (משמש את כוחות נאט"ו וחיל האוויר הקנדי) ואנחנו רואים מטוס קטן (ממש פצפון) ששמו הוא אנטונוב 124



התקרבתנו לראות את תופעת הטבע הזו שהינה המטוס הגדול ביותר בעולם (אפילו יותר מהגלאקסי C5). רק בית כן הנסע הראשי שלו גדול יותר מגוף של 737. המטוס הספציפי הזה סגור ומסוגר ועליו מדבקה של משרד השריף האומרת שהמטוס הוחרם ע"י שלטונות קנדה עקב חוב זעום של שישים מיליון דולר של אוקראינה לקנדה.

יצאנו למסעדה ושחזרנו חיכתה לנו הודעה להתקשר עם בעל הדקוטה שחונה בקצה המסלול. מארק מדבר איתו ומקבל את אישורו להיכנס למטוס למחרת ולקחת משם כל מה שצריך. למחרת בבוקר נכנסנו למטוס (משימה כלל לא קלה כי המטוס עמוס לעיפה) וראינו שיש בפנים שני גלגלים מנופחים ומוכנים לשימוש. מוכנים אמנם אבל משום מה לא נאמר לנו שיהיה קצת קשה להוציא אותם בלשון המעטה. המטוס שחנה בקצה המסלול מספיק זמן כדי שצמחים יגדלו עליו שימש/משמש/ישמש להעברת דלק לחורים נידחים בצפון קנדה ולכן יש בתוכו שלושה מיכלים של 400 גאלון כל אחד (תודה לאל הם לא מלאים), חבית שמן, כמה שקי חול ואופנוע שלג (מאלה הקטנים ששוקלים רק 350 ק"ג) וכל בדברים הללו נמצאים בין הגלגלים לבין הדלת. לא יעזור בית דין וכל הדברים צריכים לצאת כדי שנוכל להוציא את הגלגל. יום שלם עבדנו כולנו בגרירה, דחיפה, הרמה והורדה ובסוף גם משימה זו הושלמה. מארק בורגהורסט וסאם החליפו גלגל פעם נוספת ואילו שאר החמורים נחו קצת ותכננו את המשך הטיסה. מזג האויר הצפוי לא סימפטי מדרום ולכן אנו מחליטים לצאת בבוקר במקום דרומה ומערבה מערבה ואז דרומה. משחק עם ה GPS ובחתי לנו שדה לתידלוק בדרך. במהלך הטיסה רואים שהרוח איתנו ויש עוד הרבה דלק אז מחליטים להמשיך הלאה. בחרתי שדה אחר והמשכנו אליו. השדה שנבחר נקרא VAL D'OR ונמצא בחלקו המערבי של חבל קוויבק. נחתנו שם והפקח שואל באיזה משני ה FBO (שירותי קרקע) נרצה לתדלק. מכיוון שהגישה לאחד יותר נוחה אנו בוחרים בו ותוך כדי הסעה אני שם לב שעומדים שם שני פיפר נבחו וצ'יפטיין צבועים בדיוק כמו הדקוטה בגוס ביי. מסתבר שבפוקס הגענו לבסיס האם של בעל המטוסים ופה יש לו האנגר עם שתי דקוטות נוספות והמון חלפים. כאן, למרות שהוא פיזית לא היה, השארנו לו כסף כהוקרת תודה על שעזר לנו בגוס. המשכנו משם לכיוון ארה"ב כאשר בחרנו להיכנס לשדה קטן ללא מגדל פיקוח על מנת להימנע מעיכובים. השדה הנבחר נקרא SUE ST. MARIE במדינת מישגן. דיווחנו לשלטונות ההגירה והמכס על בואנו ועם התקרבונו לנחיתה מארק רואה באזור החנייה 4 רכבי סוברבן שחורים (כאלו המשמשים את הבולשת) ומטוס ליר ג'ט 60. חשבנו שזו קבלת הפנים שלנו ומארק כבר רצה לפתוח מנוע ולעוף משם אבל בסוף נחתנו וגילינו שהם שם לא בגללנו. כמובן שאני כישראלי נלקחתי הצידה לחדר סגור ושם תוחקרת על ידי אנשי ה INS במשך 45 דקות. בכל זאת טייס, בגיל המתאים, נתן זר ועוד מהמזרח התיכון. אמריקה שרויה בפאניקה טוטלית מאז ה 11 לספטמבר וכל דבר שקשור לתעופה ובפרט מטוס כבד כמו הדקוטה שמגיע לשדה קטן מעורר את חשדם. לבסוף הם השתכנעו שאני ואל קאידע לא חברים ותנו לי את הפלומבה בדרוכן. אז אני חופשי וולקום טו אמריקה אבל המטוסים מקורקעים!!! מה פתאום אנחנו שואלים? למה? ובכן, משרד החקלאות צריך לתת לנו אישור כי באנו במטוסים עם גלגל זנב והיינו בארץ שבה התגלה בעבר נגיף "הפרה המשוגעת" (סקוטלנד מבחינתם זה אנגליה). לא עזר כלום והמטוסים מקורקעים. עד מתי? אנחנו שואלים והתשובה היא עד יום שני בבוקר. עכשיו שבת אחה"צ ואיש משרד החקלאות שהיה יכול לבדוק אותנו יצא בדיוק לפני שעה לחופש של 4 ימים. אז איך שני בבוקר? אנו מקשים קושיות נוספות ונאמר לנו שבשני בבוקר יבוא משהו אחר שיאשר לנו לטוס לדטרואיט ושם נעבור בדיקת משרד החקלאות. טוב, אין מה לעשות אז נוסעים לעיר הקרובה ולוקחים מלון לסוף שבוע. אצלי בראש מתחילות לקנן מחשבות כפירה. במרחק של 150 מייל מאיתנו מתרחש אירוע תיעופתי בשם אושקוש. אף פעם לא הייתי, תמיד חלמתי והנה אני פה באותו הזמן וכל כך קרוב. ברכב זו נסיעה של 7 שעות כי צריך לעקוף את האגם אבל בטיסה זה עניין של מה בכך. מחפש מטוס לשכירה ומצליח לאתר צ'ירוקי 140 יחיד. אני משכנע את מייק גאלסטר לבוא איתי ולמחרת על הבוקר אנחנו מגיעים לשדה, מניעים ומסיעים לעבר המסלול ומבצעים בדיקות מנוע. סל"ד 2000 ובדיקת מגנטו וטראח..... נפילה של 400 סיבובים. דילול, הרצת מנוע בסל"ד גבוה כמה פעמים אך לא עוזר. מגנטו אחד קטן תקע אותנו על הקרקע. איזה תסכול. כל כך קרוב אך כל כך רחוק. אושקוש מבחינתי נדחה עוד פעם ואנו חוזרים העירה. מארק הבטיח לי בשנה הבאה להגיע לשם בטיסה עם B25. נחיה ונראה.

יום שני בבוקר מגיע ומארק יוצא לבדו לשדה לפגוש את איש משרד החקלאות. שעתיים אחרי זה טלפון ממנו האומר לנו לבוא מהר לשדה. הפלא ופלא ואיש משרד החקלאות הוא בן של טייס שבעבר גם טס על דקוטה, והוא עצמו "חולה" על המטוס הזה וכולי וכולי. מארק דיבר איתו ופתאום "נעלם" הצורך לטוס לדטרואיט והמטוסים שוחררו. המראנו לשם וטסנו ישירות ל TERRY אידיאנה. זה השדה בו מארק גדל ולמד לטוס בגיל 14. כל החברים שלו שם והוא כבר טרח להודיע להם שיהיה מעבר נמוך של צמד ענטיקות מעל השדה. שהתקרבו במבנה צמוד מארק שידר בקשר למארק הקטן "תישאר איתי צמוד" והחל להנמיד. חלפנו כל כך נמוך מעל השדה שכבר חשבתי שאנטנת הרדיו על הצריף שם תחרוף לי חריץ חדש בתחת אבל מארק באמת מכיר את הדקוטה והאנטנה השאירה אותי רק עם המקורי.....נחיתה בשדה לאחר מכן ולגבי, זו הנחיתה האחרונה. אחרי כמה שעות סופי (017) ובתוכה מארק בורגהורסט,

מייק גאלסטר, מייק לוארס וסאם (שבמהלך הטיסה היה איתנו) המריאה לארקנזס ואילו "טוטו" מארק האתאווי ואנוכי נשארנו באינדיאנפוליס. אני הייתי חייב לחזור הביתה ולפני חזרתי גם רציתי להבחן לבחינת ATP אשר עשיתי לבסוף בניו ג'רסי ועברתי (כמובן) ב-8 לאוגוסט ולמחרת חזרתי ארצה.

כאן בעצם מסתיים סיפור העברת הדקוטות (עם סייג קטן – בארץ נותרה עוד אחת במצב טיסה ואותה העברנו מארק ואני לאילת בראשון לאוקטובר).
לסיכום, חוויה מדהימה, אחלה מטוס, נסיון חשוב ורשיון טייס בנתיבי תובלה הם הדברים שיצאו לי מכל זה. הכל חשוב אבל הדבר הגדול ביותר מכל הסיפור הזה הוא שיש לי חבר אמיתי נוסף שפתח לי הרבה דלתות ולימד אותי הרבה. מקווה לעוד חוויות כאלו בעתיד.

