

כנגד כל הסיכויים – או איך איבדתי את בתולי אצל רופא שיניים באדנה-תורכיה

הקדמה ואזהרה: סיפור זה אינו תעופתי במהותו. כל האירועים שבו קרו על הקרקע והוא מכיל מגוון רב של אמונות עממיות (המכונות בפי ההדיטות "אמונות טפלות") ולמרות זאת הוא על רקע תעופתי מובהק של קלקולי מטוסים, ביטולי השתתפות ובעיקר הרבה סיבות למה לא לטוס.

פרק א' – רקע היסטורי קצר.

הייתי פעם באיזו טייסת שמפקד הטייסת נהג לומר שאם בבוקר הוא שופך את הקפה על הסרבל, שורט את האוטו ביציאה הצרה מהחנייה במגורי המשפחות בבסיס וכשהוא מגיע לטייסת הוא מוצא שמישהו חונה בחנייה שלו (שזו למעשה הקסטרופה הכי גדולה שהוא יכול היה להעלות על הדעת), הוא לא טס באותו היום. הוא כבר נרמז. משפט זה הדהד במוחי במשך 4 השבועות שלפני הראלי.

פרק ב' – רקע היסטורי רפואי ומשפחתי.

ביום הלפני האחרון של הראלי מלאו 30 שנים בדיוק לפציעתי האנושה במלחמת יום כיפור (הייתי ברמה"ג כקצין תותחנים). שותפי לחדר בראלי (שהצטרף כמחליף לאחי ברגע האחרון) חגג גם הוא בדיוק באותו היום את פציעתו ברמה"ג (הוא פונה במסוק לרמב"ם ואני לפוריה ורק אחרי שבוע שהסתבכתי פונית לרמב"ם).

כחודש לפני הראלי כשביליתי בתאילנד בענייני עבודה, גילו אצל אמי היקרה גידול ממאיר והיא המתינה עם הניתוח לשובי. איך אפשר להשאיר אותה לבד אחרי ניתוח כזה, ולצאת לראלי, בעיקר שהיא דחתה את ביצועו בשבוע.

פרק ג' – סוף מחשבה במעשה תחילה.

לפני כשנה הרציתי בחברת אוויה על הראלי של האגודה לקטניה, סיציליה, איטליה (מקום אחד). שם ההרצאה היה "תכנון מול ביצוע". (או "כל תוכנית היא בסיס לשינויים"). להלן המסקנות והלקחים שהוצגו באותה הרצאה (חלק מהם):

– מטוסים (מס' וסוגים):

- לא טוב לערבב בין מטוסים בהפרשי רמות כל כך גדולים, זמן חיכוך גדול.
- אם כל מטוס מתדלק ומשלם במשך 10 דקות - זמן התדלוק הכללי - שעתיים.
- זמן המעבר של ביקורת הגבולות עבור מספר מטוסים גדול יכול להיות מתיש.

– נתיבים: עבור מטוסים איטיים - יש לשמור על יחס בין זמן טיסה-הסעה-המתנה לזמן

טיול. על כל 5 שעות טיסה יום בילוי וטיול

– דלק: אין תחליף לעבודת הכנה מסודרת. זעה חוסכת דם והכנה חוסכת שחיה...

לאור לקחים אלו נרשמתי לראלי מיד (מגבלה של 5-6 מטוסים) והזמנתי את ה-RG הידוע בשמו גם כ-CDX. גם בראלי הקודם הייתי רשום עליו אבל באצילות נפש אופיינית ויתרתי עליו למען מרדכי אקשטיין היקר וגם שותפי למסע, צביקה פורת (שהוא האיש שבגללו יצאתי בפעם הראשונה לראלי ולחול"ל אחרי 25 שנות טיסה בלי לעבור במשטרת הגבולות) לא סיים את ההסבה ל-RG.

התנאים וההמלצות מתקיימים, אימא שוחררה מביה"ח ומבית ההחלמה ולמרות 82 שנותיה מבלה בביתה בטוב ואפילו חזרה לנהוג (בלי עין הרע, טפו, טפו, טפו), וקדימה לדרך.

פרק ד' – אות אזהרה מס' 2.

בביה"ח ליד מיטת אמי מודיע לי אחי היקר שנבצר ממנו להשתתף בראלי משום שיש לו "פרזנטציה" בארה"ב. לא רק שהוא מותיר אותי בודד בחדר, אינו משתתף בעלות הטיסה הוא גם משאיר את אמנו, הורתנו, בודדה בארץ. יחזור מארה"ב מיד אחרי יום כיפור.

זוגתי שתחיה מוכנה לקחת על עצמה את הדאגות ואני נרתם למצוא פרטנר הולם (היינו כבר 3 במטוס). בניגוד לכמה מידידי בעלי המטוסים אני לא קונה חתול בשק וגם ככה היו לי לפחות 10 מועמדים). לא נראית בעיה רצינית.

ביום ד' לפני כשלושה שבועות, יום לפני הניתוח הייתי בביקורת ובטיפול קטן במחלקת שיקום פנים ולסתות בביה"ח הדסה י-ם. הפרופסור אמר שאני צריך איזה טיפול 100,000 רציני. ספרתי לו על הראלי. הוא מת להשתתף. אמרתי לו שאני מלא ודחינו את הטיפול לאחרי הראלי. כשאחי ביטל חשבתי גם עליו אבל נראה היה לי שאולי לא יתאים לחברה (לפני שידעתי איזה חברה נהדרים יהיו). העדפתי אוויראי. הנקמה תגיע.

פרק ה' - המטוס במוסך.

ביום ב' של השבוע שבסופו יוצאים למסע הגעתי לאוויה לבדיקת המטוס והניירות הנלווים. המטוס לא היה בליין. מצאתי אותו בכים-ניר מפורק. בבעטה רצתי לעמנואל האחראי. "אני טס איתו ביום ו' לשמונה ימים לתורכיה" ייבבתי בפניו. "הצחקתני בני", חייך אלי.

באוויה הבטיחו שיהיה בסדר. ליל ייסורים שעבר על כוחותינו בלילה הבאני שוב ל"הדסה" והרופא התעצב שאכלתי איזה בגט בדרך. "חבל", אמר בקולו המתיישר, "היינו מנתחים אותך בהרדמה כללית, המצב לא פשוט...". בשש בערב חזרתי לביתי מוכה, חבול ותפור. יום ד' המטוס מתקדם. אחה"צ נקבעה טיסת צ'ק לשותפי למטוס שטס בד"כ במונאייר. מטוס לא גמור. סיימנו תכנון.

פרק ו' – הטורים עולים, סל"ד לא עולה.

בבוקר הוציאו לי תפרים. קצת מוקדם אחרי יומיים אבל הרופא העדיף שלא אזדהם מאשר שיכאב לי. כל אחד ושיקוליו הוא. צוידתי בכרבע קילו של אנטיביוטיקות ומשככי כאבים. בארבע אחה"צ נקבעה הטיסה לשותפי מס' אחד (המקורי). בשש בערב, אני שרוע בערסל בחצר ביתי, מהרהר בהוראת הרופא לא לאכול שבוע ובהגותו של שופנהאואר וצלצול בכיני מגיע. המטוס לא שמיש. ריצת המראה הפוסקה בגלל סל"ד שלא עלה ולא עבר את ה-2300.

ה-CDX נוקם בי על הראלי הקודם.

פרק ז' – צונזר מחוסר עניין ציבורי ולהלן עיקריו:

החלפת מטוס ל-CAU הוותיק (לפני שנה נגררתי איתו עד קטניה, כזכור). ניירת חדשה למטוס, סירת הצלה וחגורות, מרשה חדש לכל העולם. כל רבע שעה מישהו אחר מהשותפים מצלצל ושואל אם לא כדאי לוותר. שליש מכמות משככי הכאבים כבר מתהפכים במעי (כמאמר הנביא: "מעי מעי אוחילה, קירות ליבי הומה לי ליבי..."). עשר בלילה, הרוב סגור, צריך רק לשנות זמנים בהתאם למהירות החדשה.

פרק ח' – היציאה.

בשמונה המטוס נוחת בשדה דוב. (ה-CAU כמובן). שחר במודיעין טיס חיובי כתמיד אבל משהו השתבש בתוכניות הטיסה כשהוחלף המטוס. מישהו בדרך התבלבל ביום ורשם את הטיסה ליום יותר מאוחר. גם מטוס יותר איטי וגם לצאת יותר מאוחר. שותפי השני למסע (זה שלקחתי במקום אחי ולפני הפרופסור) מציע שהוא יירד בגלל בעיית משקל במטוס החדש. הלחץ גובר. אני נלחם בכוחות אחרונים. "לב"ב" אני זועק (לא בא בחשבון). שני תיקים מוצאים את דרכם למטוס השלישי שיוצא מת"א (ונפרד מאיתנו באפסוס). שעה וחצי איחור, אנחנו במטוס. גשם זלעפות שכמותו לא נראה במחוזותינו חודשים. שבר ענן נוראי. "עברנו את פרעה, נעבור גם את זה", אני מפזם בהתרוננות נזהר לא לבתק את חלקי המתאחים בפה. "שפיים שמונה מאות, ויינגייט אלפיים".

פרק ט' – חגיגות ה-30.

כמו משמים נזכרה הלסת השתולה השלי והברגים שתקעו בה ומכונים שיניים (אנקרנטים, זוזים, מינים וכו') לתת תזכורת במלאות 30 שנים לפציעה.

אדנה, יום ד' בשתיים בלילה, כשאני מבלה בבר של בית המלון ומזין עיני בפיזוזי דוגמניות הצמרת של תורכיה (הכרתי את רובן מערוץ האופנה) שבאופן מיקרי ובלתי מתוכנן שהו במלון שלנו, ואוי: "אימא, הגידי לנו כן, אויה כואבת לי השן...".

למחרת, בתום טיול קסום במרומי הרי הטאורוס, לקח אותי הטייס המארח שלנו מאדנה (אל דאגה, עוד אקדיש לו סיפור עצמאי, אבל כשישבנו איתו במסעדה על שפת גאם סיפר ששבועיים לפני כן נחת חירום במי האגם עם מטוס חקלאי דו-מנועי...) לרופא שיניים מקומי. טיפול, חיזוק הדבקה וכששמע שאני טייס מישראל ומחר אני מטיס חזרה לארץ סרב לקבל כסף, אפילו לא את מחיר האפוקסי-5 דקות.

סוף דבר.

כשנשאלתי איך קרה שנכנסנו ללילה בלג מאנטוליה לאפסוס הסתבכתי. נו, לך תסביר את זה. כשנשמעו ניצני הפאניקה בתדר הפנימי של ארבעת המטוסים בחושך ולא ידוע אם המסלול בשדה היעד מואר או לא, והתחלנו לתור (לאור הסיגריה שלי...סתתם) אחרי הדפיות של איזמיר, חשבתי שעוד רמז אחד והבנתי שאולי לא צריך לטוס. יש משהו בדבריו של אותו מפקד טייסת. **מזל שאף אחד לא חנה לי בחנייה.** "בכל זאת הגענו למרות הכל" שרו להקת כוורת בזמנו.

יְזָהָר נוֹי

יְזָהָר נוֹי