

הכי הרבה עבירות בטיסה אחת - סיפור דמיוני בהחלט

אזהרה: כל הפרטים, הנתונים הטכניים, האירועים והגיבורים בספור שלהלן הינם פרי דמיונו החולני והפורה של הכותב ואין להם ולא יהיה להם שום קשר לפרטים אמיתיים או לדמויות אמיתיות. כל דמיון הוא באחריות הקורא החולמני בלבד.

הקדמה והסבר: אצל האמריקאים, ביצוע של עבירה (משמעתית) מכונה "אלימות נגד הכללים" או במקור "Violation of the Regulation". בסיפורי אדוארדס שפרסמתי בעבר, כבר ציינתי איך עבדכם החנון והיורם סיים את בית הספר בארה"ב עם 17 אלימויות נגד הכללים, החל ממעבר הפס הלבן בפעוטון של הילדים האוסר על ההורים לעבור אותו בעוד ילדי זב החוטם עמד מעברו וצווח נוראיות, דרך אי גיזום הדשא במועד הנקוב וכמובן דיבור בקשר בעברית בהקפה, המראה תלולה מדי וכו'. ספור זה בא לספר על טיסה דמיונית שהיום, ממרום שנתיי, אני יודע שהיו בה יותר עבירות על הכללים מאשר בכל טיסה דמיונית אחרת שביצע כותב שורות אלו בחייו הקצרצרים.

רקע: הגעתי לאדוארדס לביקור מקצועי אחרי למעלה מ-10 שנים מאז נפרדתי מהבסיס. במהלך השנים הללו ביקרתי מספר פעמים בבסיס המפואר אשר בלב מדבר מואבי שבקליפורניה, אך עד אז, תמיד לשם ביקור חברים ישראלים ששהו שם בביה"ס לניסויי טיסה (כטייסים או כמהנדסים), ואילו הפעם הגעתי ממש בענייני עבודה. לקח לי כיום ומחצה לגלות שמפקד ביה"ס לטייסי ניסוי הוא לארי בן כיתתי. לא סתם בן כיתתי אלא גם איש הצוות המצומצם שלי בשני שלישי מהקורס ואחד הטייסים שהיו לי איתו הכי הרבה טיסות במהלך שנת לימודי שם (למהדרין רק אציין שטסתי איתו למעלה מ-50 גיחות במטוסי קרב שונים...). כשעה לאחר הטלפון ליצירת הקשר הופיעה מכונית השרד של מפקד ביה"ס ב"ווילת המדבר" (דירות להשכרה לאנשים הבאים להתארח בבסיס ואינם מעוניינים לשהות במגורים הקצינים הרווקים...) ואספה אותי לביתו.

בתום ערב משעשע בחברתו ובחברת רעייתו היפיפיה ("השאפונת" היה הכינוי שלה בתקופת הלימודים) כשליבנו טוב ביין וסיימנו לרכל על חצי עולם ואחותו, כשהנהג מוביל אותנו למעוני נחתה הצעתו המדהימה: שמא ארצה להצטרף אליו ליומיים של סקי בקולוראדו. נטוס לאתר ביום שישי אחה"צ במטוסו של מפקד ביה"ס (T-38) ונחזור ביום ב' מוקדם בבוקר. וכי ניתן לסרב להצעה שכזו?! כל סירוב יכול לגרום רק לתקרית דיפלומטית עם אחותנו הגדולה.

ההכנות לטיסה:

במהלך השבוע טפטפו הפרטים לאיטם. אני אחתום על הוראה טכנית מיוחדת המאפשרת לטוס במטוס עם מגלשי סקי שמפריעים למערכת ההפלטה, (בגלל אורכם לא ניתן לאחסנם בבידון מטען שהותאם למטוס לביצוע תובלות אחמי"ם), (שהרי חתימה שלי בח"א באותה תקופה אפשרה לטוס במטוסים לא סטנדרטיים...) אטוס עם הסרבלי שלי (בוגר אדוארדס) והכל יהיה בסדר...די מצא חן בעיני. הדבר היחיד ממנו הוטרדתי היה איך אוכל לגמול ללארי כשיגיע יום אחד לארץ וארצה להטיסו באחד ממטוסי מנ"ט. "דיה לצרה בשעתה".

ביום ו' אחה"צ בהיכל הקודש של מפקד בית הספר לטייסי ניסוי תדרכנו (לא לפני שנפפתי לשלום לתמונתי במסדרון ולא לפני שנכנסתי לכיתת הלימוד לחזות בשינויים שחלו בה). "תגיד", אני אומר לו, "מאיפה בא לך רעיון כזה מבריק?!". "ידעתי שאתה מתגעגע לטוס במטוס החמוד הזה שעוד מעט יוצא מן הסד"כ של בית הספר, אז חיפשתי רעיון. חוץ מזה ציפור קטנה לחשה לי שהיית ברומא במרכז ניסויי טיסה של האיטליאנו וטסת בתור מהנדס ניסוי איטלקי בטורנדו. אם ריקרדו יכול לארגן לך, אז אני לא אוכל?!". "הכי חשוב להיזהר ממגלשי הסקי לבדוק שהם לא מפריעים לחופה להסגר. הנתביב-40,000 ואנחנו שנינו לא נהנים מאובדן דיחוס במטוס הזה (זו הייתה תזכורת לטיסת W אובר דלתא שטסנו פעם יחד והיה לנו אובדן דיחוס בגובה 38,000 רגל, אבל זה מסיפור אחר...).

לפני הטיסה: למרות שלא הצלחנו להשיג בטלפון את בסיס היעד בדנבר (המזכירה כבר הלכה ולתאם בכוחות עצמו, בתקופה שלפני הסלולרים, היה זה מסובך עבור מפקד בכיר כמותו) החלטנו לצאת. עברנו דרך חדר הצב"ה (ציוד בטיחות והצלה, לקוראיי הצעירים) שם חיכה לי ציוד הטיסה בדיוק כשם שחיכה לי 10 שנים לפני כן. המפקד דואג לכול. סרבלי עם כל הפצ'ים ועם שמי מודפס באותיות כסף וציור כנפיים אדירות וג'י סוט תואם ומצנח (כן האמריקאים סוחבים את המצנחים מהצב"ה ולא משאירים אותם במטוס...). בזמן שידידי לארי בעזרת האנשים הטכניים העמיסו את ציודנו האישי בבידונים המתאימים (כמו בידונים של דלק אבל מיועדים לנשיאת ציוד אישי) אני הקפתי וליטפתי את מטוסי האהוב. כמו מפגש עם אהובה ישנה, כמו חלום ישן. 10 שנים לא חשתי את מגעו, לא נגעתי בקצות כנפיו הקצרות והיפיפיות (אף פעם לא השתגעתי על רגליים ארוכות). החלקתי ידי בעדינות על הפיטו, בעטתי בגלגלים, טלטלתי את הכנפיים (שריד שמראה לסובבים כאילו הייתי פעם על נושאת מטוסים ששם בבדיקות מרימים את הכנפיים לראות שלא שכחו לנעול אותן אחרי הקיפול בבטן האונייה), והופ אני משתחל לתא. הממסניקי"ת בסולם בעקבותיי, וכל פיני האבטחה אצלי בכיס בסרבלי (אסור לשכוח לשלוקף אותם בנחיתה ולתת לאיש שיעלה לעזור לי לצאת...). אני מרגיש כאילו טסתי אתמול במטוס. המגלשיים קצת מציקים, אבל טסתי עם מערכות הקלטה מחורבנות ועם כל מיני מחשבים נישאים הרבה יותר טורדניים בימי חיי...

הטיסה: חופה נסגרת ולפני שאני אומר ג'ק כבר ה-ATIS של אדוארדס מנגן. "נראה אותך רושם את כל הנתונים בפעם ראשונה" נשמע קולו של מפקד הבי"ס, שוב מזכיר נשכחות, ואני כמנהגי, "נקודת טל 16 כדאי שיהיה לך צ'ארלי...". "מתואמת לכם נחיתה בXXXX?", שואלת הליידי במגדל והוא מספר לה שלא הצליח להשיג אותם בטלפון ותפקידה לתאם. "איי איי סיר" היא עונה לו בעגת אנשי הצי. אני לא מאמין באיזו מהירות העסק רץ. מטוס בודד, צוות מטוס יחיד ואנחנו מונעים ומסיעים. "תגיד", אני מנדנד, "אין סיכוי שמישהו ישטנקר שאתה טס עם מגלשיים?!". "חתמת על טופס אישור לטיסה חריגה, השארתי את זה אצל הקצין הטכני, למי יכולים לשטנקר, שכחת מי הבוס פה?!". רצים וממריאים. גלגלים מתקפלים ואני מתוך הרגל אומר, "שש שניות, נראה בסדר". "נשארתי נודניק" הוא אומר ועוזבים את המגדל באדוארדס לבקרת מרחב. אני בוחן את התא. "אתה בסדר" שואל הטייס. "לגמרי, מה קרה, עשיתי משהו רע?". "לא, רק שעברה חצי דקה מאז קיפול גלגלים ועוד לא ביקשת את ההגאים". ואני מטלטל את הסטיק בכוח ואומר "TAKE & SHAKE". (יעני, אני לוקח). אף 70 מעלות מעל האופק ובחציית גובה 5 אני מגלגל. ענק. אחד ימינה ואחד שמאלה. "ראית" אני מתלהב, "בול על קו הטיסה". בגובה 40 כבר רואים כמה אמריקה גדולה. 0.9 מאך, רבע שעה רצוף בקו ישר, אין מצב כזה בארץ בלי שכל הבקורות יתנפלו עליך. אנחנו מתחילים ללמוד את דפיות ההנמכה בשדה היעד. אל תדאג הוא מרגיע, שם למדתי לטוס ושם הייתי באקדמיה, אני מכיר את השדה כמו את אדוארדס לפחות. הוא אמר לא לדאוג אז אני יכול להמשיך לשחק. "תגיד", אני שואל, "גם את סוזי רעייתך אתה לוקח ככה לחופשות סקי?". "כבר לא", נשמע העצב בתשובתו, "אחרי איזה 3 פעמים היא החליטה שלא נוח לה עם המגלשיים בצד ושמסת החמצן הורסת לה את האיפור ועושה לה חריצים בלחיים שמזקינים אותה". "אז טוס נמוך בלי מסכה", אני מציע פתרונות ישראליים מקוריים. "ניסינו", "המסלול הפך להיות כמו רכבת הרים, עולים יורדים וזה היה הרבה יותר גרוע".

ההנמכה והנחיתה: מתוך דיבורים פיספסנו את נקודת ההנמכה ועבדכם ניסה בדחיפה קלה לתקן. שכחתי כמה המטוס הזה חלק, דחיפה קלה מטה והוא מאיץ כמו משוגע ולפני שטייסי מספיק להתערב הבום העל קולי מאחורינו. זו עבירה רצינית. מצערת לסרק, מעצורי אוויר ואנחנו חזרה ל-0.9 תלויים על הרצועות. המגלשים מחליקים קדימה. "תזהר" אני אומר. מאיטים לאט. אני מתפנה להתפעל מכמויות השלג, 9 מטר שלג זה מינימום באזור. מדהים. כשמתקרבים לשדה אני מחכה למכוניות המשטרה שיבואו לאסור אותנו, אם לא על המגלשים ועל הטיסה הבלתי מתואמת אז לפחות על הבום העל קולי שבוצע שלא במסדרונות הבומים המותרים. "אתה מוכן להוריד לי גלגלים?" (ידית הורדת הגלגלים בתא האחורי מאובטחת וניתן להפעילה רק בחירום) "תודיע לי כשתרצה עזרה". מודיע טייסי האציל בהכנעה. מעל הזברה, גובה לחץ כ-7000 רגל, הגיל והפחד עשו את שלהם ובאי נוחות קשה לחשתי בחוזקה: "אתה לוקח".

14 עבירות קשות על החוק בדרך הלוך ועוד מספר דומה של עבירות חזרה, (ויתרנו על הבום העל קולי בדרך חזרה, כמובן....). אפילו בטיסה בה עשינו בז נמוך מעל היב"א בתום ניסוי מוצלח בארצנו, וגרמנו לצלחת המכ"ם הקרקעי לתפוס עילוי ולהתעופף ממקומה, לא הצלחתי להפחיד את החוק מספר רב כל כך של פעמים..

סכום ומסקנות:

בשביל חברים צריך לעבוד.

בשביל זה יש חברים.

כמו שכתב אוסקר ווילד בבלדת בית הכלא ברדינג – חוקים נכתבו על ידי בני אדם עבור בני אדם... (אינטרפרטציה חופשית...).

רק טיסות בטוחות ונעימות ועשו לי טובה, אל תאמינו לאף מילה ממה שכתבתי, זה הכל דמיוני אז גם אל תנסו לבד בבית.

לא התאפקתי ורשמתי את הטיסה בלוג בוק וגם דיווחתי עליה במערכת הדיווח האוטומטית....

יִזְהָר נוֹי

יִזְהָר נוֹי