

השמיים היו מכוסים עננים אפורים בגובה '3000. היתה רוח מזרחית חזקה. מד המהירות הראה TAS של 115K. ה-G430 התעקש שמהירות הקרקע היא 83K. המטוס היטלטל לו מצד לצד תוך כדי שיוט בגובה '1000. סה"כ תנאים לא משהו. רק לפני כשעה המראתי משדה התעופה פיטר או נייט שבטמפה פלורידה, למטס של 3 ימים ברחבי המדינה הדרומית ביותר בארה"ב. התכנית שלי התקיימה בדיוק על פי התכנון. מזה זמן רב חשבתי שאני ממש חייב לטוס בארה"ב. טיסת VFR אמיתית – בלי מרשה, בלי לבקש אישורים, לבד בשמיים במטוס קל חופשי ומאושר. ההזדמנות צצה לאחר שמושרד החוץ אישר את מימון כרטיס הטיסה לטמפה פלורידה לצורך ההשתתפות ב-AOPA Summit, בתחילת נובמבר.

זה היה כמה שבועות לפני תחילת הכנס.

השלב הראשון היה לקבל ולידשן אמריקאי לרשיון הטיס שלי. בסיוע חברנו ב-AOPA מולאו כל הטפסים הדרושים וקיבלתי את האשור די בקלות. יש לציין לטובה את אדוארד ששלח בזריזות את אישור ר.ת.א הדרוש, לא לפני ששילמתי את האגרה הקבועה לכך!



וכך התיצבתי ביום ראשון ה-8 לנובמבר בדלפק חברת אטלס אויאשן בשדה התעופה פיטר או נייט בפלורידה. 10 דקות נסיעה ממרכז העיר מונח לו על אי נחמד השדה המקסים הזה. שני מסלולים ארוכים, עשרות רבות של חניות ומטוסים ובלי מגדל פיקוח כלל.

ביקשתי C-172 ל-3 ימים אך הם היו מוכנים להשכיר לי רק פיפר ארציר לתקופה זו. יצאתי עם גיון המדריך לצ'יק אאוט.

המטוס, N32426, נראה חמוד מאד – חיצונית מזכיר את הצירוקי 4, מנוע 180 וגרמין 430 בפנל.

למטוס דלק ל-5 שעות, כמעט 50 גלון, אבל אני לא תכננתי שום לג ארוך יותר משעתיים.

אחרי הצ'יק אאוט ישבתי עם המדריך לתדריך לטיסה שלי. זה נעשה בתשלום שעת מדריך (\$44) אבל היה חשוב לי לדעת מהם נוהלי הטיסה בפלורידה, היכן כדאי לתדלק בדלק זול, היכן לשתות קפה ובאיזה שדה כדאי לנחות לצהריים.

התכנון בגדול היה לטוס ביום ראשון עד קיי ווסט בקצה הדרומי של אמריקה, ביום השני לסיים בשדה באזור מיאמי ולחזור לטמפה בערבו של היום השלישי. ביום הרביעי כבר חיכה לי הבואינג של דלתא לקחת אותי הביתה. דחפתי את המזודה שלי מאחור ליד כמה בקבוקי שמן ספיייר שלקחתי איתי, נכנסתי למטוס, בדיקות, התנעה, הסעה – הכל בשקט. אין שום צורך לדבר בקשר. ישנו תדר שידור אוטומטי של תנאי השדה, לחץ, מסלול בשימוש וכדומה, וזהו זה.





לפני ההתיישרות שדרתי בליינד התישרתי והמראתי. הכוון – דרומה!



"הרוח צולבת 18 קשר עם משבים 25-30" אמר לי מישהו על התדר של שדה התעופה באברגליידס (X01). נכנסתי לפיינל על 15. הרוח היתה מזרחית די חזקה עם קצת במפינס. שמתי את האף 20 מעלות לשמאל וזה שמר די טוב על ציר מסלול. המסלול היה ארוך ולכן שמרתי מהירות קצת גבוהה, ב- 10K מהרגיל, ולא הורדתי את כל המדפים. לקראת הנגיעה ישרתי את האף עם רגל ימין, הורדתי כנף לרוח ונגעתי על גלגל שמאל בלבד, נחיתה ממש בסדר. אחרי הנחיתה הסעתי לתחנת התדלוק. העברתי כרטיס אשראי – וזה עבד! מחיר הדלק הוא פחות מ- 4 \$ לגלון. כשעליתי "למגדל" ישבו שם שני זקנים שהנידו בראשיהם לאות הערכה. "אתה הראשון שנוחת פה היום" אמרו "איזה שלושה לפניך הלכו סביב והמשיכו הלאה". על כוס קפה התוודענו זה לזה בשיחת טייסים נחמדה. הם רצו להסיע אותי לעיר הקרובה לצהריים אבל היה כבר די מאוחר (15:00) ואני לא רציתי להגיע לקי ווסט בחושך.

המראתי משם אחרי כשעה וטסתי דרומה. הנתיב לקח אותי מעל לביצות האין סופיות של האברגליידס: - לבירינט של תעלות, שלוליות, שיחים, עצים וטבע נטו. אליגטורים לא ראיתי מהמטוס



אבל להקת פלמינגו ורודה ונהדרת, כן! "אם הולך המנוע מעל הביצות" חשבתי לעצמי "אז אף אחד לא ימצא אותי ימים רבים".

בעצת אחד הטייסים הזקנים משכתי מעט מזרחה וחציתי את קטע היום מקצה פלורידה לאיים (ה-Keys) באזור בו היתה לאורך הנתיב שורת איים קטנים הסמוכים זה לזה.

הגעתי לאיים ופניתי מערבה. מיד קיבלתי זריקת עידוד מהרוח וה-G.S קפץ ל-155 תוך דקות. בדרך ראיתי שדה בשם מרתון. עברתי לערוץ שלו דיווחתי עוור בקשר - "נכנס לעם הרוח למסלול 7 במרתון", אחר כך "פיינל" וביצתי T & G ברוח

חזקה ונשכנית. 10 דקות אחרי ההמראה ממרתון נכנסתי להקפה של קי ווסט ונחתתי ברוח חזקה אך ללא בעיות מיוחדות. סה"כ 3 שעות טיסה ביום ראשון.

ה-FBO בו חניתי דרש \$15 לחנית לילה ו-\$15 לקשירה (חובה) אלא אם כן ארכוש לפחות 10 גלון דלק במחיר המופקע שלהם \$5.6 לגלון. "תן לי לישון על זה" אמרתי לבחור שעבד שם, עליתי על מונית ונסעתי לעיר. קיי ווסט הינה האילת שלהם או איה נפה אם תרצו – עיר קייט עם הרבה מסעדות, ברים ובחלקם – להקות ומוזיקה נהדרת. לא השתעממתי שם ולא נשארתי רעב.

יום ב' – לקחתי את הבוקר בכיף ולאט. השמים היו מכוסים ואפורים והרוח היתה ערה אבל קבלה קצת כוון דרומי, כלומר לא עוד מזרחית אלא 150 כזה.

הסיפור של הרוח נבע מכך שבמפרץ מקסיקו הסתובב הוריקן לא קשור ועשה בלאגן. הוא הקיף את קובה מדרום, עלה צפונה במיצר מול יוקטון, מקסיקו, והמשיך צפונה ללואיזיאנה. באותו זמן הסתובבה רמה באזור הבהמאס, כך שהרוח טסה מהלחץ הגבוה במזרח לשקע במערב.

ברור שעקבתי צמוד אחרי מזג-האוויר אבל חוץ מרוח לא היו לי בעיות ממשיות. אחרי ההתנעה ביקשתי וקיבלתי אשור לחצות את המרחב האווירי של הבסיס האווירי של הצי האמריקני הסמוך לשדה האזרחי בקי ווסט. התנהגתי יפה ולא הפרעתי ל-F-18 שחנו שם.



בשביל להתחמם הרבצתי עוד נחיתה במרתון, 40 מייל מזרחה לקי וסט, והמשכתי לאורך האיים למיאמי. לא לשדה הבינלאומי אלא לשדה התעופה אופה לוקה הנמצא צפונית לו. כל הדרך מעל לאיים ראיתי את השכונות היפיפיות הבנויות כך שלכל אחד יש מעגן לסירה שלו המחובר ברשת של תעלות לים.

טסתי בגובה הפנטהאוסים ליד מיאמי-ביץ'. היה נחמד לראות כיצד ככל שהכוון נעשה יותר צפוני ככה מהירות הקרקע

גדלה, והגיע לשיא של מעל – 150 כשפניתי מערבה לאופה לוקה. ביקשתי וקיבלתי רשות לנחות על מסלול 12 כאשר הרוח היתה 150/22.

אחרי הנחיתה לא היה לי מושג מה לעשות, לאן להסיע, היכן לנחות. שאלתי את המגדל על ערוץ ההסעה, אבל הוא הציע לי כמה חברות שניתן לחנות אצלם ולא היה לי מושג היכן הן נמצאות. צריך להבין שהשדה הוא בגודל של בן-גוריון עם שלושה מסלולים ארוכים, מסלולי הסעה והרבה חניות, רחבות ומה לא.

תוך כדי הסעה ראיתי שלט גדול "אורין גיט" עם תדר רדיו. לאחר תאום עם המגדל קראתי להם בקשר ומיד יצא מישהו מהמשרד על ידו עברתי והזמין אותי לחניה שלהם תוך נפנוף נמרץ במטקות פינג פונג ים גדולות. לאחר הכיבוי הבחור ניגש למטוס, הוציא את המזודה שלי וסחב אותה למשרד. "אל תשים הנדברקס" ביקש ממני. היתה רוח די חזקה כך שזה בתחילה לא כל כך נראה לי. אבל מיד הגיע אוטו גרר ולקח את המטוס שלי לאיזה חניון אחר.

המשרד של אורין היה מסודר ומתוקתק. "מה אתה צריך" שאלו אותי. הדלק אצלם \$4.6 לגלון. עדיין יקר מאשר נמסר לי לגבי השדות שלפני ובכלל היה לי עדיין מספיק, כי טסתי רק 1.7 שעות ביום השני. המקומיים דאגו לי בלבביות בלתי רגילה – הזמינו לי מלון בתקציב סביר, לקחו אותי לשם וגם החזירו אותי לשדה בבוקר. שלמתי \$ 15 חנית לילה וקניתי 10 גלון דלק כי הם היו מאוד נחמדים ולא צריך להיות חזיר.

את היום השלישי הקדשתי לנחיתות – כמה שיותר מהן. בתוך 220 המיילים עד לטמפה נחתי 5 נחיתות בשדות נחמדים כולם ללא מגדל פיקוח. הראשון שבהם היה פאיוקי – ממש נחמד על שפת אגם אוקיצ'ובי. "TOP IT" אמרתי למנהל המקום כשהתברר שהדלק שם זול במיוחד (\$3.75 לגלון!). במשרד שלו אתה יכול לשתות קפה, תה, קוקה קולה או ספרייט חופשי חופשי. הכל כלול, אפילו אם אתה לא מתדלק. כמובן שאין אגרת נחיתה ואין אגרה אחרת כלשהיא לחניה קצרה.

אחרי המראה מפאיוקי חציתי את האגם וראיתי שדה נוסף מצד שמאל "אייר גלייד". הרגשתי לחץ בבלוטת הנחיתה ומיד פניתי לפיינל. מסלול יפה, ארוך ובדיוק מול הרוח. נחתי T & G והמשכתי הלאה. השדה הבא, לה-בל, היה גדול וריק. ליד החניה היה משרד פתוח עם קפה, שתייה, מחשב ומה שרק צריך להכנת טיסה. ואף אחד לא היה שם. זה פשוט פתוח לרווחת הטייסים.

בשרלוט, השדה הבא בו נחתי כבר פגשתי חברה מקומיים שוחחנו עם כוס קפה ב-G.A FBO והיה נחמד.

לא התמהמתי שם כי דובר על אפשרות לגשם וראות מוגבלת בטמפה אחר-הצהריים. את 66 המילים חזרה הביתה גמעתי בפחות מ-30 דקות כי לצערי הרוח הדרומית קצת נרגעה. ההצטרפות לשדה בטמפה והנחיתה בו היו ללא אירועים מיוחדים. הפיינל היה נחמד כי הוא עובר מעל לעיר.

בחור צעיר חיכה לי ליד המטוס שאסיים להתארגן בחניה והסיע אותי למשרדי החברה. שם, על כוס קפה סיכמתי את הטיסה עם הממונה על המשרד שילמתי את החשבון והעברתי שעה קלה בסיפורי טיסות וחוויות שלהם ושלי.

אחד מהטייסים במקום הקפיץ אותי למלון שלי וכמובן שכל הדרך השיחה בייננו קלחה לה בכיף.

רק כשהכנסתי את מפתח החדר במלון לכיס גיליתי שיש שם כבר מפתח...היה זה המפתח של !!! N32426

