



המטען

בפיליפינים היא נאבקה בענוני
סערה. מעל אתיופיה המטוס
התחיל להשתנק. ובדרך לפלורידה
ציפה לה הוריקן. קרול או גארט,
הטייסת ששברה את השיא העולמי
בהקפת כדור הארץ, מספרת איפה
נולדה אצלה האהבה לשחקים ומה
לעזאזל עושים כשהשלפוחית לוחצת
אחרי 20 שעות רצופות באוויר

רויט נאור
צילום: אריק סולטן

למעלה



את

חרי' שתמו כל השאלות המתבקשות, מישור בקול הריטה יד העונה לברך את מה שעבר לכולם בראש. עם לא מעט מזוכה, היא הגי' ליהא השלמים את המשפט שכל כך התב' קשו "מה עושים כשהשלמות לחוגג". באמת סאלה מצוינת לסי' שכחרה לטוס מסי' ביב לעולם במטוס חי' מנועי' קטן, ולשהות מעל האוקיינוס השקט במשך למעלה מ-20 שעות. מילא הליכה החשוך כשמתחת מיטת רעת מפלצת הנאיבית לכלוע אותך לחוכה. מילא מזג האוויר הלא סלחני שאורב בפינת הזאת של הגלובוס. אבל השלמות. כה. אך לכל הרוחות משתינים בטיסה כזאת.

קירול אן נארת לא התמלבלה ובאותה רצי' נוח שכה הסבירה אך בודקים נתיבים ואיך מחשבים כיווני' ורוחה, היא תפסה כיסא פני', והרגישה לעשרות הטייסים הישראליים בקול אך רוקנה את השלפוחית בשמנות הימים שבהם טסה ממכני' לעולם.

הרצן מזה: אך מתגברים על החסר מה עושים עם הברידתו מה אוכלים? אך ומתי ישינים? אך מחוויקים מעמד בתא צפוף, שמטנדר באוויר בטובה עשית אלפים רגל, מעל לאוקיינוס, בלי לריב עם טייסת המש' נה וכלי לאבד את השפיתו.

אחרי שהצליחה להקיף את העולם במטוס חי' מנועי' קטן במשך שיבעה חודשים בשנת 2003, נפתח לגארט, טייסת אמריקאית ממד' צא אנגלי, התיאבוק. אמה מתה ב-2002 מני' וזו שרידים (ALS) וגארט חושפה רדד לאסוף תרומה ממסעותיה לטובת מחקר המחלה. רק השפע היא הציבה לעצמה יעד כמעט כליה אפשרי' לנסות לשבור את השיא העיר' למי הקדם שעבר על תשעה ימים ואגב כך לאסוף תרומות בסך מיליון דולר.

במשך 18 חודשים היא לטרה את נתיבי הטיסה המסוכנים ביותר להקפת העולם, שקרה על מסת מזג אוויר ושינגה את מטוסי' הרי' חות בכל פינה בגלובוס, בניסיון לאתר את השבוע הנוח ביותר בשנה ואת הכיוונים שי' עניקו לה רוחות זכב, שייעדו רבע לטוסו הקטן להקרים אל עבר היע' הבא. אבל בניסיון לבגא את התאוויר שבו האוקיינוס השקט נקי מסיקלונים והאוקיינוס האטלנטי נטול חריקנים.

בעודת הברים טייסים מכל רחבי הגלובוס, נכבד הנתיב ובחרו שדות התעופה שבהם הוא הייתה אגורה לנחות כדי לתרלק את המטוס. "השוני' הפרטי' שלה, מטוס ביננה חי' מנועי' שברדך כלל מילי ארבעה מושבים, עבר בדידת פרטיווית ושרודגים, ואת צמר המוסים התארויים שלו החליפו מכלי רלק עצומים שטיילו כל פינה שגיה בתא הטייס

←
"כנשים אנתו חייבות להיות מצוינות אם אנתו רצונה להצליח". אמילה ארוורס, האישה שהקדימה את נארוס 0773 אימב בת שפאל Gettyimages

הקטנטן ממילא. עכשיו נותר לה רק לבחוד איש צוות נוסף, שישימש כטייס משנה והיהוד' לשותף שלה בקביעת שיא העולם החדש. "על השולחן שלי הייתה מונחת רשימה ארוכה של טייסים שרצו לצאת איתי למסע", היא מספרת. "לא הייתי נועלה רוקקא על אישה טייסת, אבל כשהגיע הרגע לבחור, הבנתי שזו הייתה להיות אישה. גרלתי עם ארבעה אחים ולמתי את זה על בשרי, ואני פשוט יודעת שכנשים אנתו חייבות לעבור הרבה יותר קשה, אנתו חייבות להיות מצוי' נות בכל תחום ולהיות הרבה יותר טובות אם אנתו רוצת להצליח, אין בכלל סאלה. זו הסיבה שבוחרתי כטייסת אישה. אם הייתי בוחרת בנבר, לא משנה אם הוא היה יושב לידי' כמו עציץ ולא עושה כלום, כולם היו אמרים שרק בוחרו נשבר השיא. מכה זה בעולם התעופה וככה זה בכל תחום אחרי'." כמספר של רבד בנחיה קירול פוי, טייסת אמריקאית מטקסס שגם היא בעלת מטוס "מוני' פרטי' ומחוייקה בלא מעט שיאים בתחרויות טיסה. "גם כמשפחה של קירול אי' בתן מישהו כחולה בניוון שרירים כך היא התחברה למטרה שלמענה יצאנו לטיסה. יד' עתי' שמכיוון שהיא רגילה להסיס את מזג המטוס הזה, היא תרגיש הכי נוח במשימה כך שגם מבחינה מקצועית זו הייתה הבחיר' דה הטובה ביותר. בעלה של קירול היה טייס בחברת תעופה והוא מת ויודעתי שאין לה לילדים, כך שהרגשתי נוח עם הבחירה הזאת. לא רציתי שאם זו חליליה יקרה משהו, הוא תהיה מאווריה יוממים".

במסעו עבר המריאה גארט במטוסה הפרטי' משהו התעופה בחיפה בדרבה לירדן, אחרי' שהות בת שבועיים בישראל. בחודשים האחרונים הוא נמצאת בעיצומו של המסע השלישי שלה להקפת העולם, הפעם בצורה נינוחה יותר, ומאפשרת לה לבקר במדינות שטרם הייתה בהן. מסע זה, שהחל באפריל שעבר, עתיד להסתיים במרס 2012. גארט, לית כישראל, נואתה לשאת שתי הרצאות לטייסים הישראלים ששתו את רבייה בני' מאן גלור. היא עריי' רבקה במשימה שלה להגיע לטוסים של מיליון דולר לטובת מחקר ה-ALS.

לא פלא שסארט נחשבת לאגדה עיר בחייה, מי שהרוויחה ביושר את כניסתה לפנתאון השמות הגדולים בעולם התעופה, לצדם של צ'אק ייגר, אמיליה ארהרס וברילס ליגר' ברג ונותרה צנועה ומקסימה ומלאת תש' קה לתחביבי שהפי' לייעד חייה. רגע לפני שקיפלה לגלגלים במנועי' הקטן שלה ופנתה מדרת, הפסתי אותה לשיחה על מטוסים גי' תיבים, ועל הבחירה שלה לנסוק לבגדים הכי מאתגרים.

השעון מתקתק

אחרי' שנה וחצי של הכנות קרחתניות ומ' תישות עוברה גארט במנועי' רגע האמת. בשהה שבתה וחצי בערך, 2 בדצמבר 2008, היא המריאה ללונדון, פלורידה, לביזון סן ריי' נו, קליפורניה. השעון החל לתקתק. "פי' עי' חוקי התעופה הבינלאומיים, כדי לעמוד במשימה שלקחה על עצמה, היא היי' תה צריכה להקיף את העולם במעגל שלם, לפחות לאורך 36,770 קילומטר. השעון מתחיל לתקתק מרגע ההתארה ועוצר רק אחרי' שגלגלי' המטוס נוגעים בשהה התעופה

שממנו המריא. כל ריקת מנוחה על הקרקע נספרת.

בזמן הקצר שנותר לה בדרכה לטוסים, ניסתה גארט להשקית את הפרטים שהחלו לרקד בבטנה. "זה היה לילה שקט ומרהים אף על פי שירענו שיש לפגוע מיטה ארוכה, האירגלין' ממפם בתיודף ואף אחת מאיטנו לא הצליחה לעצום עין לפנייה", היא משח' ורת. "זו הייתה טעות ששילמנו עליה בהמי' שך. נתחנו בסך ריינו קעבור 17 שעות טיסה והרכב שהכי רצינו היה לרוץ לשירותים. אבל על הקרקע המתין לנו צוות טלודייה וחיינו חייבות קודם כל לחייד למצלמה".

אחרי' פחות משעתיים על הקרקע, המיי' או השתיים לקטע הבא בכיוון מערב, הואי. "ברור הייתה לנו שקיעה מרהיבה מעל האי' קייטס השקט והצלחה ליהנות ממנה למרות תעיפות שהחלה לנסר בכל פינה בנוף. בע' בור עיר 17 שעות טיסה נתחנו בחוואי, הרד' טוט מעייפות. היו מאווריו' כבר 35 שעות טיסה ובקושי עמדנו על הרגליים".

בחוואי זה זכו לארבע שעות שינה, ביקרו חבר טייס החולה בניוון שרירים, אספו תרד' מוח, וכעבור תשע שעות על הקרקע המריאו לקטע השלישי - גואם, אי השוכן בצדו השני של האוקיינוס השקט. "זה היה הקטע הכי ארוך, 23 שעות טיסה רצופות. מיי' שעתיים התחלפנו בינינו וניסינו לנח' כמה שיותר, לפני היציאה למסע ערכנו סימולציה. נבי' בטנו לטוסים למשך 24 שעות, אבלנו בתוכו וישנו בו, כדי להתרגל לתנאים שהיו אופיים בדרך. וזה בהחלט עזר. בגואם היו לנו שמד' נה שעות על הקרקע שבמהלכן הלכנו לבית מלון קטן ליר' שרה התעופה כדי לישון כמה שעות. ממש איביתי את ההכרה מרוב עיי' פות, אבל קטנו כמו חרסות, מלאות מרץ, להמשיך המסע. התראיינו לטלוויזיה, עלינו על מדים ויצאנו שוב ליעד הבא, תאילנד". הקטע הרביעי, שנמשך 20 שעות וחצי, אילץ את השתיים להתמודד בפעם הראשונה גם עם אתגרי האקלים. "מעל הפליפינים נתקלנו בחיות עם מזג אוויר מיער ולא מעט ענני' סערה", היא מתארת, "היו לנו שיער' יים של קפיצות לא נעימות. חלפנו מעל ים וים ומבחינה עיר' לנחותה בצ'אנג מאי שבצ'י' סין תאילנד. לקראת הנחתה נתקלנו בקושי ריש - לנסות להביך את האנגלית של פקחי' הטיסה המקומיים".

בתאילנד כילו השתיים שטונה שעות, שבמהלכן נאלצו לשלל את כל טוסים שהי' גירה המסכם. בינתיים זכה המטוס מלחן לטיפול מלא מצוות סוכנאים שחובו כמעוד מועד. השעון המשיך לתקתק השתיים יצאו לקטע החמישי במסע, שנמשך עור' כ-26 שעות, עיר' לנחיתה בשהה התעופה סאללה בעמאן שבמפרץ עיר'.

"חלק חשוב בתכנון הקפה של העולם, אם רוצים לעמוד בלוח זמנים קצר ככל שניתן, זה בחירת שדות התעופה", מסבירה גארט. "לא בכל מקום יש רלק ושידותי' סרקע, אתה מחפש מקומות שהם ידירותיים ותי' ליד המבט והגירה בהם מותר כי זה עלול לפעמים לקחת שעות ארוכות, אבל לא משנה כמה טוב התכנון, תמיד יצוצו לאורך הדרך הפתעות וזה מה שקרה בעמאן. למי' רוח שבירקנו ובוירונו, כשהגענו לשם התגבר' שאין רלק ושהם נמצאים בארבעה ימי' חופ' שוה. במסעו של דבר זה הסתרר אבל איבירו' שם זמן יקר".



חמש שעות טיסה נוספת הביאו את השתי' יים לג'יטי. בפעם הראשונה מאז שהמריאו מפלורידה, זה זכו לשינת לילה מלאה במיטה בבית מלון. "במקור התעודרנו רעננות והיי' נו מאוד נרגשות מהעובדה שאנתנו עומדות לטוס מעל אפריקה. חלפנו מעל אתיופיה וסודן וצ'אד, ואיפשרו לאורך הדרך הננוע שלנו השתבק, ואו חלב שלי גם השתבק, מרוב פחד. לשמחתנו הוא נזילק שם, אבל היו שם כמה רגעים מאוד לא נעימים. תכננו לעצוד לתדלוק במאלי אבל נגמרי' לו חרלק, וצי' וות הקרקע שהיה איתנו בקושי מצא לנו שיה' הלופי לתדלוק. אחרי' שעה ורבע על הקרקע המשכנו מעריבה התחלנו לטוס מעל האר' קייטס האטלנטי, ואחרי' עשר שעות טיסה נתחנו באיי' פיי ורדה. זה היה התעופה האחר' רחן ששזין לפני' תצוית האוקיינוס האטלנטי, וגם האחים לינרברג נחתו שם כשהם חצו את האוקיינוס בפעם הראשונה".

רגע לפני תום המסע השתבש התוכנית ונזע האוויר לא חתיר מסוס למספ' בשאלה פי' באמת שולט בעניינים. "לקראת הקטע הסופי והכי קשה, מעל האוקיינוס האטלנטי, תכננו לתפוס מנוחה בכף וידה", מספ'



"אתה לא יכול לטוס אתה חייב להתגבר על זה ולהיות ענייני ולשחרר את עצמך מהפחדים. לפני חציית האוקיינוס אני מרגישה פרפרים בבטן אבל יודעת שהכנתי הכל כמו שצריך ואני פשוט עולה למטוס ועושה את מה שאני צריכה לעשות"

חילדה הקטנה שלה

"אני יודעת שהיא מאוד התגאתה בי והש' היצח בפני החברות שלה. ממני היא תמיד ביקשה להיזהר והיא מאוד חששה. אני יודעת שהיא הייתה מעריפה שאתחנן ואלד ילדים האהה כמו כולם. היא מאוד פתרה כשיצאתי לטיסות."

את לא חוששת להיות לבד מעל האוקיינוס במטוס היו מנופים?

"כשאנח מכין את הטיסה ואת המטוס ואת עצמך כמו שצריך, אין סיבה לפחד. כשיש סוג אוויר רע, אני לא אסום. אני לא מתגרה בגריל ולא עושה שטויות. אני לא מוכלת מן פת ואני משתדלת לא לטוס יותר מדי בלי לה, למרות שבכל פעם שאני טסה אני אומרת לעצמי, כמה זה נפלא ויפה ושאיני צריכה לטוס יותר. זה לא שאני לא פחדת לפני טי סת מסוימות, אני פשוט לא נותנת לפחד לעצור אותי מלעשות מה שאני רוצה. אתה לא יכול לטוס כשאנח מבוזק מפחד. אתה חייב להתגבר על זה ולהיות ענייני ולשחרר

מעל האוקיינוס נשמע לי די קשה. "אני אוהבת להיות לבד. אני מעדיפה מסוננת על בני אדם, כי מסוננת הן משוט יעיל האנשים וקוקים ליותר תחושה חזקה מת לב, אם רוצים להפיק מהם את המקסימום. החיים לבד הרבה יותר פשוטים. הם לא תמיד יותר קלים, אבל הרבה פחות מסובכים. יכולים לעבור ימים שלמים בלי שארבע עם אף אחי, אני יודעת שזה מוזק לטורמט, אבל זו אני."

ובכל זאת, לטמט החשוב ביותר שבו שפדת את השיא העולמי, יצאת יחד עם עוד טייסת. נשאתן בקשר?
 "לא היינו קרובות לפני הטיסה האנחה לא קרובות גם היום. קרול הייתה בטוחה שאי חיי הטיסה נהפוך לאחות בנפש ואני חשתי שכשנשוב מהטיסה לא נדבר יותר בדי יום. שני הרברים לא קרו. צמר הטייסים שקבעו את השיא הקודם בטיסת הוויאג'ר 76 ב'1986, דיק רוטמן וג'ואנה יינד, היו מאוד סיים כשיצאו לטיסה ומאז שהם שבו ועד היום הם לא מדברים זה עם זה. לפני שיצאו לטיסה הם התחרו אחדנו שנישאר מקצועיות וממוקד דוח, בלי כריחות ובלי יותר מדי דיבורים אישיים. זה עבר מצוי. קרול ואני מכורות אחת את השנייה כשאנחנו טסות באוויר שבו האחרת מתגוררת, זה האנחנו בקשר ירידות, אבל לא יותר מזה."

את יוצאת למסעות מאוד ארוכים. גם עכשיו את מרוץ למית מכונת שנת. את לא מתגעגע?
 "אני לא מתגעגע לטוס רבר. אני גרה בצפון פלורידה. יש שם מבנה שבו יש את החפצים שלי. הבית ממוכנת הוא איפה שאני נמצאת. אני קוראת לחדר בבית מלון 'בית'. מול אילון קשיים את בן מתמודדת"

"עשיתי את הכי טוב כמה שיכולתי בחיי, ואני לא מצטערת על שום דבר, ולא הייתי משנה שום דבר. לא התחנתי ולא ילדתי ילדים והרבה הכי קשה היה להיות מוזק לטורמט. אני יודעת שאני מקבוצת מיעוט. פחות מ-1300 טייסים העולמי לחקיק את העיר לטופחות מעשרה מהם נשים. כך שאני מניחה שאני לא בדיוק טייצנת את מה שמקובל."
שפדת את השיא, הקפת את העולם פעמיים, למה יצאת לחקפה השלישית?
 "הפעם זה משנה אחר. רציתי לבקר במקור מזה שעוד לא הייתי בהם, להכיר אנשים ול' עשות הכל בצורה יותר נגינה. עברתי קשה מאוד כל חיי כמתגרסת מסוננת בכירה בתע' שיהת הכבוד, וגם שם, אגב, הייתי אישה יחי' דה. חסכתי כסף, ועכשיו אני יכולה להיות בתכנן ומתחנן שיש לי זה מה שאני אוהבת. זה הביקוד הראשון שלי בישראל והיה לי מק' סיים. איצונו אתו נפלא, ביקוהי בירושלים. אבל המוקדם שהי' אהבתי הוא דיוקא חיפה".
יש סיבוי שאחיי שתסיימו את החקפה השלישית, באביב 2012, תצאי לחקפה נוספת?

"א' אפשר לדעת. הנריק, בן הוג' שלי, עשה רק חקפה אחת. אם הוא ירצה לצאת לעוד אחת, אשמח לצאת איתו. זה בעת יהיה כפי לעשות את זה יחד."

navit.naron@masary.co.il

רר את עצמך מוחמרים, וכדי שתוכל לתפקד ולהתפעל את הסכנה כמו שצריך חייבים להי' רגע. לפני חציית האוקיינוס אני מרגישה את הפרפרים בבטן, אבל אני יודעת שהכנתי הכל כמו שצריך ואני פשוט עולה למטוס ועושה את מה שאני צריכה לעשות."

הטיסה נבחה ממך מוזר די כבר. בעצם ויתרת על חיי משפחה.

"זה לא שלא רציתי, זה פשוט לא הסתדר. אני מניחה שלא הכרתו את הבחור הנכון בזמן. כיום יש לי בן זוג שגור בנרמיות, גם הוא טיים שהוקף את העולם והוונות הואת מאמינה לאורח החיים שלי ולאופו שלי. יש להניח שאם הייתי מוכירה אותו לפני 25 שנים, זה היה נראה אחרת."

את רוב הטיסות שלך את מובצעת לבד. למה?

"יש כמה שזה יישמע מפתיע, זה הרבה יותר קל וגוה. קודם כל, יש יותר מקום בתא, ואני לא צריכה לראוג לעור מישהו, אני לא צריכה להתיעץ עם עוד מישהו ולא צריכה לקחת אחיות על מישהו נוסף. אני מסכסת על עצמי יותר קל לי לבד."

ומה עם הבדידות? לשבת לבד 20 שעות

שעות טיסה בתוך עננים, פלוס 46 שעות הקרקע, מתוכן רק 18 שעות שינה במי' מה רגילה. את עלות הטיסה שהגיעה לכ'20 אלף דולר הן מיטנו מוכים, כתרוסה למען המטרה שלישמה יצאו למסע. במהלכו העל' זה לאסוף קרוב ל-200 אלף דולר בתרומות. בזמן שחלף מאו, הגיעו התרומות ל'340 אלף דולר בקירוב. באתר הפריט המפרט את מסי עוליה של גארט יש גרף המציין את היפי' - מיליון דולר - ומחוג שול לפי קצב התרומות הנאספות. מבחינת גארט, המסימה תרשלם כשהמחוג ייעצר על מיליון דולר.

אין סיבה לפחד

היא גרלה במשפחה שבה חיריק התעופה היה משותף לכולם, והוציאה רישיון טיס כבר כשהייתה בת 17. היא החלה לטוס ב'1978 ורשומות לזכותה מעל 4,400 שעות טיסה. "כשאבי החל ללמוד לטוס, הוא סחף כמעט את מלגו. שלושה מתוך המסת הילדים נרכשו בחיריק והשניים הנוותרים אוסמם לא מסו אבל ידעו כל מה שצריך לדעת על אוויר רגוני", מספרת גארט.

מה אמא שלך חשבה על התחביב של

רת גארט, "אבל כשנחתנו הגיעו תחויות מזג אוויר ערעבות והתברר לנו שסופה מאוד חזקה צפויה להגיע לפלורידה מכיוון מערב. החלטנו לוותר על המנוחה ולצאת מיד לדרך, כדי שנוכל להקרים את הסופה ולנחות בח' וזה בבית, לפני שתגיע לפלורידה."

הפצויה היה רווחה נפלאות שהעניקו לשת' הטיסות את הרויפה שהיו כל כך וקשות לה. "זה היה קטע טיסה ארוך ומייגע, מוף המסע, אנחנו עייפות ונדגשות ואסוד לנו לעשות שום טעות. הסופה הייתה טומס מולנו, ימי' לנו כבר לראות אותה. אחרי 23 שעות טיסה הגלתנו לנחת באורלנדו, שעה אחת בלבד לפני שהסופה הכתה בחופי פלורידה וסגרה את שדה התעופה."

שמונה טיים, 12 שעות, 18 רקת רצי 537 שניות אחרי שהמריאו לראשונה, נעצי רד מחוגי השעון והשיא העולמי נשבר בידי קרול אן גארט וקרול פוי. היו מאוחדות 138 שעות טיסה במחירות ממוצעת של 115.55 מייל לשעה וכשהשיא הקודם עמד רק על 84.6 מייל לשעה. הן טסו לאורך 28,400 אלף מייל (במעט 36,720 קילומטר). היו באוויר 81 שעות כלילה, כילו כמעט ארבע