

(המשך מעמוד 17)

בשמיים) את פועלם של כל האחרים על הקרקע.

כשהלכתי לפגוש את ע' חשבתי שיש לו מיקצוע מאוד הירואי, חשבתי שלהיות טייס-ניסוי זה משהו מאוד מיוחד. חשבתי שהוא יספר לי איך הוא משקשקש לפני כל טיסה. איך רווח לו כשגולגליהמטוס נוגעים בקרקע בשעת הנחיתה. זכרתי סירטי-קולנוע שבהם הודגמו כל הרגשות האלה בימים הראשונים של התעופה.

ע' איכזב. מילאי הטכניקה הרגו את הרוח מאנטיקה. בגלל הטכנולוגיה המשוכללת ניתן היום בשעות כמעט כל ביצוע של המטוס עוד על הקרקע. עוד לפני שיצא להמראה הראשונה.

ע' גבר ממוצע קומה. לבוש במינסונים בהירים ובחולצה משוּבצת. ישב נינוח בכי"ס א-עץ פשוט. בחדר קטן ועמוס בתיקים ובניירות. על הקירות היו תלויות תמונות שונות של מטוסים, ואפילו הדיוט כמוני יכולה היתה להבחין שאין שם אף לא תמונה אחת של לביא. הוא הסביר במבוכה שהוא מחלק את חדרו עם טייס של מטוסים אחרים, ועדיין לא הספיק לתלות תמונה של המטוס שלו.

הוא מרכיב מישקפיים. ובזה ניפץ עוד אנדה: שטיס אינו יכול להיות אדם המר-כיב מישקפיראיה.

כשביקשתי לראות את טייס-הניסוי הס' בירו לי שהאפשרות היחידה היא לערוך את הראיון בשעה 8 בבוקר. לקראת סוף הראיון כבר התדפקו על דלתו חבריו לעבודה והאיצו בו לסיים. הוא עסוק רוב היום ב"תידרוכים ובישיבות, בהחלטות ובתיכנון-ניס. אין רגע פנאי אחד.

כשיצא לדרכו הלביא הראשון, המכונה בתעשייה האווירית בלשון מיקצועית אב"טיפוס 1. סוקרה הטיסה בכל אמצעי-התיק"ש שורת. הטייס שיצא לטיסה הראשונה הוא מנחם שמול, והוא טייס-הניסוי הבכיר של התעשייה האווירית ושל המטוס לביא. אז גם הותר לצלם אותו ולחשוף אותו. ע' הוא הטייס של אב"טיפוס 2, ומסיבות ביטחון-ניות אסור לצלם אותו או למרסס את תצלומיו.

מנט פטרויטי חזק, חדות יצירה, גאוה ויראת-כבוד.

קשה היה שלא להבחין בדבריו של ע' בהערכה רבה לעבודתם של הטכנאים והמהנדסים, שגבלה קצת בביטול עצמי לגבי מיקצועו שלו: טייס-ניסוי.

אתה הטייס של האבטיפוס השני של ה"לביא".

אני הטייס השני שטסתי בלביא. וגם יצא שטסתי טיסה ראשונה על אבטיפוס 2.

איך זה היה?

הטיסה הראשונה שלי על אבטיפוס 2 היתה הטיסה החמישית או השישית שלי על הלביא בכלל, כך שלא היו דברים מיוחדים או חריגים.

אם כך, איך היתה הטיסה הראשונה שלך על ה"לביא"?

מרגשת ושונה. בחיל-האוויר אני לא טייס של מטוסים מתקדמים כאלה.

זה משונה?

כן, כי זה אווירון של הייקלאס, ואני טייס של פאנטום. וזו קפיצה רצינית ככל ההתייחסות

הלביא זה אווירון של הייקלאס, והוא שונה מן המטוסים שטסתי עליהם בחיל-האוויר

למטוס מתקדם. למשל הישיבה במטוס היא אחרת לגמרי, פה הטייס יושב כמעט בחוץ, המטוס מתמרן טוב, אפילו כמעט הביצועים שעשינו עד היום הוא היה מפתיע ונחמד.

במה היתה הטיסה הראשונה שלך מרגשת?

זה מטוס מתקדם, אתה יושב בחוץ, זה מטוס נעים, לי זה היה מרגש.

זה התבטא במשהו מיוחד, לא ישנת לילה לפני הטיסה?

אצלי אין דברים כאלה.



ראש האבטיפוס בהאנגאר של התעשייה האווירית קינאתי בטייס שטס את הטיסה הראשונה של הלביא

נבחת גם בטיסה הראשונה בכלל של ה"לביא"?

נכחתי בחדר-הבקרה והייתי הטייס האחראי לחדר-הבקרה. שתפקידו היה להתערב אם יש תקלות. למזלי לא היו תקלות.

קינאת בו, בטייס שטס את הטיסה הראשונה?

קצת. בהחלט.

איך נעשים טייס-ניסוי? זו בחירה אישית של הטייס?

זו בחירה אישית. אתה צריך להיות טייס קרב בחיל-האוויר, אתה משתחרר מחיל-האוויר ואז בהתאם לצרכים של התעשייה-האווירית אתה מתקבל. למחלקה כאן יש ררישות ואנחנו בוחרים את מי כדאי לקחת.

בשהשנת-חררת, ידעת שתהיה טייס-ניסוי?

השתחררתי ב'1973 והלכתי לעבוד בכנף-ארקיע. שהיום היא ארקיע. יום אחד בעבודה נפגשתי עם שמול, ששאל אותי מה זה הקישקוש הזה שאני עושה, ומאז אני פה.

היו לך היסוסים לברוא הנה?

לא היו היסוסים. אני חושב שכל טייס שרואה

במילחמת יום-כיפור, בחקיפה על שדה חשוכה בדמשק, נכגעתי מטיל נ"מ, הצלחתי לגרור את המטוס עד הים דרומית לביירות, ואז נמשת"י

בזה מיקצוע, יש לו שאיפה להיות טייס-ניסוי. זה משהו קלאסי. זה משלב מיקצוע ועניין. זו עבודה מעניינת.

מה יש לטייס-ניסוי לעשות בארץ חוץ מה"לביא"?

כשכאתי לתעשייה-האווירית היה פרויקט הר כפיר. אחר-כך נשלחתי לבית-ספר לטייס-ניסוי בארצות-הברית. זה אחד מארבעה בתי-ספר שקי יימים בעולם.

מה לומדים בבית-ספר כזה?

לומדים איך לטוס לטיסות-ניסוי, שזו טיסה אחרת לגמרי. אתה לא צריך להוכיח בה שאתה טוב יותר, אתה לא נלחם באיש, ואתה לא מנסה להביא תוצאות יותר טובות, אלא להביא נתונים — וזו טיסה אחרת לגמרי.

לומדים גם להתגבר על פחד?

את זה לא לומדים. פחד הוא דבר מאוד אישי לכל אחד. לא יכול להיות שתטוס וכל החיים תפחד. פה אין זמן לחשוב על זה. בחיל-האוויר, כשיצאת למשימה, ידעת אם זו משימה פשוטה או מסוכנת. ואם היתה משימה מסוכנת, אז היא יותר מפחידה. פה הטיסות הן ברורות, יש מעט אפקט של סיכון ואתה מתרגל.

אפשר להתרגל לפחד, ואחרי שאתה מתרגל אפשר צריך סיבה מאוד מיוחדת שזה יחזור שנית.

כשטסת על ה"לביא" פחדת?

לא. בשום אופן לא. וגם לא היתה הטיסה הראשונה של המטוס.

אבל כשטסת על אבטיפוס 2 זו בן היתה הטיסה הראשונה של המטוס.

נכון, אבל לא פחדתי, והייתי אומר אילו פחדתי.

אתה לא פחדת אף פעם?

פה לא יצא לי לפחד אף פעם, זה המיקצוע.

למה, כי אסור לפחד?

הנושא היה מתאים לתקופה אחרת. פעם טייס-ניסוי היו ממריאים ולא היו יודעים כלום. היום זה לא יכול לקרות, כי בורקים את המטוס לפני ולפנים. היה לנו מושג איך המטוס טס עוד לפני שעלה לשמיים. בורקים את המטוס בתנאים

בעם היחה בחיל-האוויר חלוקה בין כאלה שהפילו מטוס לבין כאלה שלא הפילו. אבל זה לא עניין של ליגוח"

שונים, ולומדים איך הוא מתנהג כמצבים שונים, ומצאנו שהמטוס התנהג בטיסה בדיוק כמו בדריקות, ולפעמים אפילו יותר טוב.

רוב הנתונים גם מעובדים בחדר-הבקרה בזמן אמיתי. פעם זה היה אחרת. המטוס היה עולה ופיתאום מתברר שנפלה לו כנף והוא לא יכול להגיע בחזרה.

אני מניח שאילו הייתי חי אז, הייתי פוחד. עכשיו הסיכון הוא כמעט אפסי.

אתה גם מעורב בכל שלבי הבדיקה לכל אורך הדרך?

כן, כולל עזרה בתפעול, באיפיון, במפסקים, בתא-הטייס, היינו מאוד מעורבים בפיתוח בקרתי הטיסה, מחשבי-הטיסה, מה הם יעשו. במטוסים

מתקדמים אתה מטיס מחשב ולא את המטוס עצמו. אתה פשוט מטיס מחשב.

במטוסים הישנים, למשל, אתה צריך להרגיש את מיגבלות המטוס ולא לעבור עליהן. כאן יש לך מחשב, והוא רואג שלא נעבור את המיגבלות. אתה אומר לו מה אתה רוצה לבצע והוא מבצע את זה במיסגרת יכולת המטוס.

אז איפה הכיף והמתח?

לעשות את זה הכי טוב.

לפי מה שאתה מסביר, אתה הולך לעבודה כמו פקיד בנק.

אם מדובר על הפחד, אז זה פחות או יותר נכון. אבל בנושא הטיסה זו העבודה הכי מעניינת. אין שום יום משעמם או רגע משעמם. כל יום יש עניין חדש. להבדיל מטייס אל-על. למשל, שיש לו קו לפרנקפורט, והוא יודע שבדרך הוא יעבור מעל כרתים ואין מה לעשות. או מהבחניה הזאת זה לא רומה לעבודה בכנף. לגבי הפחד זה עניין אישי, אבל הוא לא קיים. ולכן זה כן כמו פקיד בנק.

מה היה הרגע שהכי ריגש אותך באופן אישי בפרוייקט ה"לביא"?

לגבי הרגע הכי מרגש היתה הטיסה הראשונה על אבטיפוס 2. לגבי כל הפרוייקט הרגע הכי מרגש היתה הטיסה הראשונה של הלביא.

איך מגיבים אנשים למיקצוע שלך?

כמוך, אני חושב. חברים טייסים לא מתייחסים לנושא הסיכון. חברים אחרים מאוד כן. זה מפריע להם. לפעמים הם דורשים הסברים נוספים. הם מבינים את החשיבות ואת העניין הרב שיש במיקצוע ובנושא הזה בפרט.

והמישפחה, איך היא מגיבה?

אין לגביהם שום הבדל או התייחסות בין זה שהייתי קודם טייס בחיל-האוויר לבין מה שאני עושה עכשיו. זה שאני היום טייס-ניסוי הם מבינים שזה מעט מסוכן, אבל לא יותר מזה.

הם לא שואלים?

מדי פעם הם שואלים, בעיקר אחרי שהם

לא היו לי היסוסים להיות טייס-ניסוי. אני חושב שכל טייס, שזה מיקצועו, יש לו שאיפה להיות טייס-ניסוי. זה משהו קלאסי"

רואים כתבה בטלוויזיה. אחרי הטיסה הראשונה הננים שלי התעניינו ושאלו, אז הם גם שאלו על הסיכון.

הם משוויצים כד?

לא.

זה מוזר, לא? הנושא הרי מסוקר בתיקשור רת.

אני לא חושב שכל החברים שלהם יודעים. אני גם לא חושב שהם יודעים לקשר בין זה שאבא שלהם עובד בתעשייה האווירית לבין הטסת הלביא.

אני רואה שאתה מרכיב מוש"פ פפיים. פעם אמרו שמוי שמרכיב מוש"פ פפיים לא יכול להיות טייס.

עד היום לא מקבלים לקורס-טיס מי שמרכיב מישקפיים. אבל טייס שטס מיספר שנים, חבל להגביל אותו בגלל מישקפיים אחרי שהשקיעו בו כל-כך הרבה. היום גם הקסדות הן יצוקות ומותאמות לכל טייס באופן ספציפי.

אם אתה משווה בין מה שאתה עושה היום לבין מה שעשית בחיל-האוויר, איפה יותר מעניין?

האוויר. יש זה גם היה תלוי בתקופות השונות.

במילחמת?

את אמרת. אבל זה נכון. זה תלוי במילחמות, בתקופות מתח. בתקריות. אלה תקופות יותר מעניינות. אבל גם אם יש אירועים, אתה מגיע למיקצועיות מסוימת ולרמת ביצועים מסוימת. פה אני מרגיש שהמיקצוע יותר מעניין.

זאת אומרת שאתה לא מצטער שעזבת את חיל-האוויר?

לא הצטערתי אף יום אחד. ייתכן שאילו הייתי נשאר טייס טובלה בארקיע הייתי מצטער.

והייתי באמת טובלה. זה כמו נהג אוטובוס. הייתי לוקח כל יום חיילים מפרידים. ממלא את המטוס וטס, כמו מונית. ואז באתי הנה, עבדתי על הכפיר וגם על האסטרט. כך שלי אישית היה מאוד מעניין. ועכשיו אני עובד על הלביא.