



שהם כבר גבוה בגל, ואנו נרגשים לצאת לדרך. עוברים על רשימת הבדיקות לפני ההמראה: בדיקת הגאים, מכשירים, חופות נעולות, מצנח חרום מוכנים, חמצן תקין, כבל גרירה מחובר ומנגנון הניתוק תקין. הכול מוכן, ואני מסמן באגודל לעוזר העומד בקצה הכני שאפשר לצאת לדרך. העוזר מסמן בידו לטייס הגורר להתקדם ולמתוח את הכבל. אט אט המטוס מתרחק לפני, והכבל המקשר בינינו הולך ונמתח. עוד רגע הכבל ימתח, המטוס יפתח את מלוא המצערת ונתחיל לרוץ בעקבותיו על הקרח.

למעט מהמורות אחדות בקרח, ריצת ההמראה חלקה למדי, וכעבור כמה עשרות מטרים הדאון ניתק מעל פני הקרח. למרות הנטייה של הדאון לטפס, אני שומר אותו נמוך, ממתין למטוס הגורר שניתק אף הוא מהקרקע. הטייס מגורר בוחר את נתיב טיסתו, ואני מנהג את הדאון כך

ולנחות על מסלול הקרח. כאשר האוויר מתחמם והשמש יוקדת, שכבת הקרח העליונה ניתכת ופני השטח מתכסים בשלוליות. במהלך הלילה, פני השלוליות קופאים בשנית ויוצרים משטח זגוגי דק של קרח על פני מים. הזגוגית הדקה נשברת תחת רגלינו ותחת גלגלי המטוסים ומתנפצת לאלפי רסיסי קרח חדים כתער, שעשויים לנקב צמיגים ולפגוע בכנפיים העדינות. המארגנים מחליטים להפסיק את הפעילות, להמתין לירידה בטמפרטורה ולקיפאון המוחלט של המשטח.

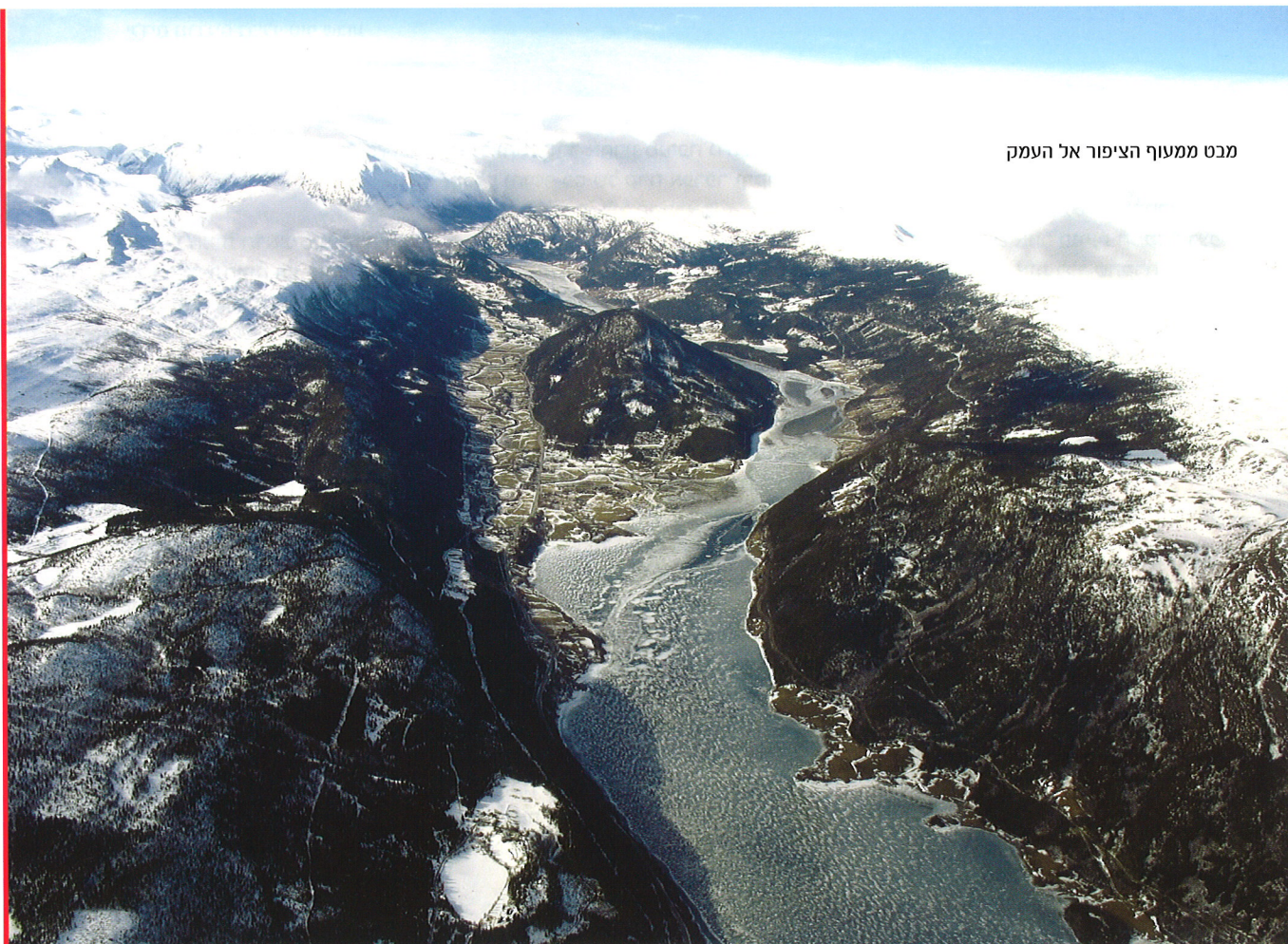
לא נותר לנו, אלא להביט בערגה בעדשות שברקיע ולקוות שיוסיפו להיות שם גם בימים הבאים.

### המראה

אני נקשר בתא הקדמי של הדאון, חיים זקלד, שותפי לטיסה, כבר חגור בתא האחורי ובודק את מערכת החמצן. טייסים אחרים מדווחים

ומהירה, ללא צורך בכלים מיוחדים. בתוך דקות דאונו ניצב גאה על הקרח, כנפיו ומשטחי ההיגוי מהודקים במקומם. משהורכב הדאון, אנו עמלים על חיבור ציוד החמצן המיוחד - בלון החמצן ומסיכות החמצן, חיבור מערכת החירום שהבאנו מהארץ, חיבור רתמות המצנחים ושאר הציוד הנלווה. לפני שיתירו לנו לטוס עצמאית, אנו נדרשים לבצע טיסת מבחן עם מדריך מקומי, אלא שתנאי מזג האוויר אינם מאפשרים המראה, ואנו נאלצים להמתין ליום המחרת.

שכבת הקרח המוצקה, לכאורה, נמצאת בשינוי מתמיד. מזג האוויר המשתנה ומחזור השמש בשמים משנים את פני המשטח הזגוגי, מתיכים ומקפאים את שכבותיו העליונות ומבקיעים סדקים בליבו. בכל יום המשטח שונה מיום האתמול, ובעמדך מעליו אתה חש את השינוי עת נשמע קול פיצוץ עמום ולפתע נפער סדק דק תחת רגליך. לא בכל מצב ניתן להמריא



מבט ממעוף הציפור אל העמק



וממשיכים לטפס. אלמלא בהונות הרגליים הקפואות ושלפוחית השתן הלוחצת, יכולנו לשבת כך שעות. הטמפרטורה ממשיכה לרדת, ולפתע, המצלמה הדיגיטאלית ומחשב כף היד עם ה-GPS חדלו לפעול. מסתבר שהקור העז משתק את הסוללות, שלא תוכננו לעבודה בתנאים כה קיצוניים.

במערב, השמש יורדת לה לאיטה, ומגדל הפיקוח המאולתר שעל הקרח מודיעים לנו שמבחינתם היא כבר שקעה ועלינו להזדריז. בגובה 3,800 מטרים, הגל נחלש, וכבר בקושי אפשר להבחין בנעשה סביבנו מבעד לקרח העוטה את החופה. אנו מפנים את חרטומו מטה ופותחים את מעצורי הצלילה. שיכורים, ולא מיין, צוללים אל עבר המסלול. עוד לא נחתנו וכבר חולמים על טיסת המחרת. ■

### קישורים למקורות נוספים באינטרנט:

המרכז הלאומי לחקר האטמוספירה (NCAR)  
<http://www.ucar.edu/news/releases/2006/trex.shtml>

פרוייקט "פרלאן"  
<http://www.perlanproject.com/Perlan/>

מחנה הגלים "ווגו"  
<http://www.wavecamp.no/>

הקרקע כבר הרחק מתחתינו, ואנו מישרים כיוון אל תוך הרוח בחיפוש אחר הגל הנודע. כמה שניות של טיסה מהירה אל תוך הרוח, ורעד קל עובר בדאון עת אנו חולפים בין שתי שכבות אוויר - אות לכך שאנו עומדים לחדור לתוך הגל הבלתי נראה. כעבור מספר שניות נוספות, הרעד פוסק והדאון כמו נעמד בשמים, יציב כסלע בקרקע. רק מכשירי הטיסה מצביעים על מהירות טיסה גבוהה ועל טיפוס יציב. אנחנו בתוך הגל!!! זו ההרגשה האופיינית כל כך של טיסה חלקה כקטיפה. ביחס לקרקע אנחנו כמעט ולא מתקדמים, כמו העוף הדורס הניצב בשמים, סוקר בהוד את הקרקע תחתיו.

כמו במעלית אל השחקים, אנו חולפים מעל לעננים, ופרטי הקרקע למטה הולכים ומטשטשים. הנוף דומה לזה הנשקף ממטוס נוסעים סילוני - הרים מושלגים מאופק אל אופק ושמים זרועי עננים בגבהים שונים מעלינו ומתחתינו.

עם העלייה בגובה, הטמפרטורה בחוץ הולכת ויורדת. שכבות הלבוש הרבות לא מאפשרות לי מרווח תמרון בתוך התא, בכדי לקרוא את מד הטמפרטורה הקבוע בתחתית לוח המכשירים. בכל זאת אני מותח את צווארי וקורא כ-15°C-. בהונות הרגליים מתחילות לקפוא, והבל נשימתנו הופך לגבישי קרח שמכסים את החופה ומגבילים את הראות. בגובה 3,000 מטרים, אנו לובשים את מסיכות החמצן

שימוקם בדיוק מאחורי זנבו של הגורר. משטח הקרח חולף מתחתנו, והגורר פונה בפנייה הדוקה לכיוון צלע ההר. כמי שמורגל לטוס בשמים הפתוחים של עמק יזרעאל, הטיסה הנמוכה באזור הררי היא דבר שיש להתרגל לו. אף כי אני בוטח בגורר, אני כולי דרוך ומביט בבעתה בצמרות העצים החולפות מטרים ספורים מהכנף. הטייס הגורר מצמידנו לצלע ההר. הרוח המנשבת קרוב לפני ההר עולה במדרונות התלולים ומאפשרת לנו לטפס מהר יותר.

בגובה 1,100 מטרים אני נותן משיכה קלה בידית הניתוק. המטוס הגורר מאותת לשלום ופונה חזרה לאגם לקראת הגרירה הבאה. הרוח המנשבת בניצב לקו הרכס מיטיבה עימנו וממשיכה לשאתנו מעלה בקצב של כשני מטרים בשנייה. האגם הקפוא נמצא ממש מתחתנו, בתוך עמק ארוך ומתפתל. מכאן אנו יכולים להבחין בכפרים הנורבגים המפוזרים לאורך העמק ובנהר, עורק של מים שלא קפאו, שמתפתל בקרח לאורך גדת האגם. מסביב הפסגות הגבוהות של נורבגיה, כמו עוגת גבינה, מכוסות בשכבה לבנה וטרייה של שלג צח.

### מעלית הקטיפה

אנו מוסיפים לטוס מעל שפת המדרון, הלוך ושוב לאורך העמק, מטפסים בזרמים העולים ככל שיינתן ההר. בגובה של כ-1,800 מטרים, פני