

זכרונות מדובי

הוא היה אדם מרשים. מאד מרשים.

ראיתי אותו לראשונה בתחילת שנות השמונים של המאה הקודמת. דובי נכנס לכיתה בה הדרכתני את חברי מועדון הטיס של התעשייה האווירית לקראת מבחני התאוריה לקבלת רשיון טיס פרטי. דובי התבלט מיד בידע הרחב שלו, בסקרנות ללמוד עוד משהו שלא ידע, ברצון להכיר לעומק כל נושא. בהמשך דובי פנה אלי וביקש שאדריך אותו באופן מעשי בטיסה. מאד נהייתי להדריך את דובי בטיסה. מה כבר מדריך רוצה בחיים? הוא רוצה חניך מתעניין, חניך יסודי וידען, אחד שמתכוון לכל טיסה, שלומד מטעויות ויודע לתקן. אחד שאוהב את זה. ודובי היה בדיוק כזה.

והיה לנו משהו משותף – תדוות הטיסה. אפשר היה לראות על דובי שבעת שהוא מתעסק בעניין הקשור לטיסה – הוא מאושר.

ב-1981 חגגנו את השלמת קורס הטיס כאשר דובי עבר את המבחנים המעשיים וקיבל רשיון טיס פרטי. למרות שדובי היה מבוגר ממני בכמה שנים הרגשתי כאב הגאה בהישגיו של בנו. יותר נכון כמורה מלא סיפוק על הצלחת תלמידו. ודובי? הוא היה מאושר.

בהמשך נפרדו דרכנו. דובי שקע בעבודה, אני השלמתי את לימודי המשפטים ופתחתי בקריירה בתחום. נפגשנו מעת לעת באקראי בשדה התעופה בהרצליה ותמיד שמחנו זה לקראת זה. בתחילת שנות ה-2000 הצטרפתי לוועד אגודת התעופה והתחלתי בפעילות לקידום התעופה הכללית בארץ. בין היתר פיתחנו את הנושא הספורטיבי וארגנו תחרויות נווט ראלי על פי הכללים הבינלאומיים של ה-F.A.I. בו אנו חברים.

לצורך הפצת הספורט בין החברים ארגנו למתעניינים קורסים להכרות הנושא ולימוד הכללים. באחד הקורסים שמחתי לראות את דובי. הוא מצא לו איש צוות צעיר, תמיר, ויחד באו ללמוד מה עושים, איך מכינים את המשימה וכיצד מבצעים אותה. דובי כהרגלו למד את התחום החדש ביסודיות. הוא ותמיר החלו להשתתף כצוות בתחרויות נווט ועד מהרה החלו להגיע להישגים. אני זוכר מקרה בו הוענק להם הגביע על נצחון באחת התחרויות. אני זוכר שיום אחד הם חזרו מהתחרות הבינלאומית הראשונה שלהם בקפריסין עם תוצאה מאד מכובדת – מקום שלישי.

כאשר נבחרתי לכהן כיו"ר ועד האגודה התברר לדובי שהיכרותנו היתה לו לרועץ. אני פשוט גררתי את דובי לפעילות ציבורית כחבר בוועד האגודה. דובי כיהן בוועד שתי קדנציות של שנתיים כל אחת וזאת בתקופה בה הוא היה שקוע בעבודתו עד מעל לראש.

אחת הטיסות היותר מרתקות שטסתי עם דובי באותה תקופה היתה בטיסת ההכנה של המטס לירדן בשנת 2005 (המטס שלא טס). אנחנו באגודה עסקנו בין היתר בארגון מטסים ליעדים שונים. דובי היה בין המארגנים של המטס לירדן באותם ימים. הואיל והיה מדובר במשהו ממש לא שגרתי שכלל נחיתה בשטח בואדי רם החלטנו לבדוק את המקום. הואיל ובירדן חל איסור על זרים לטוס VFR סיכמנו עם המארח הירדני שלנו, מנכ"ל ארגון הספורט התעופתי המלכותי הירדני ששמו סמיך, שהוא ידאג לצרף לנו טייס מלווה ירדני. הטייס היה אמור גם להראות לנו היכן בדיוק לנחות בואדי רם. יצאנו במטוס של דובי, אותו המטוס בו נספה, בשבת משדה דב בתל אביב לשדה התעופה מרקא שבעמן. משה אקלר הגזבר הצטרף לטיסה.

הטיסה לעמן עברה ללא ארועים מיוחדים. תמיד מרגש לחצות את הגבול מזרחה לעבור ערוץ בקשר ולקבל הנחיות מהבקורת הירדנית באופן מקצועי ביותר ובאנגלית משובחת. במרקא נפגשנו עם מנהל שדה התעופה, עבדול קאדר, סיפרנו לו על המטס, תאמנו עימו את האירוע וקצת התווכחנו על שעור דמי הנחיתה שביקש.

הזמן התקדם לו ושום טיס ירדני לא הגיע. התקשרנו לסמיך ולאחר המתנה ממושכת הוא הודיע לנו שהטייס שלו לא יכול להגיע, שסבתא שלו לא מרגישה טוב ושנטוס בלעדיו. אז טסנו בלעדיו. הרי סמיך אמר שזה בסדר. הואיל ודובי ואני אוהבים נווט מגע הבאתי מפה טופוגרפית של ירדן והכנתי שני לגים ישר מעמך לפטרה ומשם לואדי רם.

מה אני אגיד לכם – טסנו בגובה נמוך את כל הנתיב המדהים הזה. דובי טס ואני מנווט. מעל פטרה עשינו כמה סיבובים על מנת לראות את האתר כמו שצריך. כשהגענו לואדי רם קראנו לסמיך בתדר שסיכמנו איתו – ולא קרה שום דבר. אבל סמיך אמר שאין בעיה והכל בסדר. אז התארגנו לנחיתה. אחרי דקות ארוכות של המתנה ענה לנו קול עברי בקשר – שחר! הוא נתן לנו הנחיות היכן לנחות ופעלנו על פיהן. דובי הנחית את המטוס בטכניקה של נחיתה על אגם. שחר אסף אותנו בטנדר שלו ולקח אותנו למלון הסמוך שם נמנם לו סמיך ידידנו באחד האוהלים.

בהמשך לקחנו איתנו את סמיך, ולאחר שהצטלמנו איתו ועם המטוס המראנו ממשטח הנחיתה, העשוי מיציקת מלח מוקשה, וטסנו בתוך ואדי רם עד הגבול הסעודי ומשם מערבה לים סוף. ביצענו המתנה באזור הדגל הירדני הענק בעקבה עד שהוד מלכותו המלך עבדאללה המריא באייר בס שלו וקיבלנו רשות לנחות על 03 בשדה עקבה.

כשנחתנו שם דובי הלך להגיש מרשה לטיסה לארץ. שהוא התמהמה ולא חזר אחרי זמן רב שלחתי את סמיך לחלץ אותו. סמיך מצא את דובי בחקירה צולבת של רשויות השדה – איך טסת מעמך לבד? למה לקח לך 4 שעות להגיע מעמך לעקבה? מה פתאום נחתת בואדי רם? אין שם שדה תעופה? סמיך היה צריך את כל כישוריו וקשריו על מנת לשחרר את דובי מציפורני הפקידים שכבר רצו לטפל בו משמעתית. ומי יודע מה תכננו לעשות לו.

הטיסה עצמה לישראל היתה הטיסה הבינלאומית הקצרה ביותר אי פעם. המראנו על 03 בעקבה אחרי ההמראה פנינו שמאלה ונכנסנו לפיינל למסלול 21 באילת. כולה 5 דקות טיסה! ויש לזכור שאין בכלל נתיב כזה פורמלית! המטס עצמו לא טס. הבריורקטיה הרגה אותו בטרם עת אבל לדובי ולי נשארה חווית טיסה מרתקת.

לקראת מחצית שנות האלפיים קיבל דובי הצעה שהוא לא יכול היה לסרב לה – לצאת לאנגליה כנציג E.C.I לתקופה.

נכון שהפסדנו את דובי כחבר וועד אבל הרווחנו מכתבים ממנו עם סיפורים על התעופה הכללית באנגליה ועל הטיסות המיוחדות שטס שם. אני אישית הרווחתי את תמיר כחבר צוות לתחרויות נווט, ויחד יצאנו לעולם הגדול ללמוד ולהתפתח בתחום.

כאשר דובי חזר מאנגליה הוא חידש את הפעילות באגודה. הוא הצטרף לצוות שמארגן ומכין את תחרויות הניווט וקיבל עליו את תפקיד מתכנן הנתיבים לתחרויות. זה כלל גם את הכנת "כתב החידה" שבו הנחיות למציאת המטרות של אותה המשימה.

כאשר דובי היה ממש עסוק הוא מצא לנכון לתרום מזמנו לחינוך נוער שוליים, במסגרת חוגי העשרה בתעופה של חוגי המתנדבים מקרב חברי האגודה "טייסת 10".

הנערים נשבו בקסמו של האיש שגם אחרי עשרות שנים מדבר ומציג את הטייס והתעופה כאשר עיניו מצועפות וחיוך של הנאה משוך על שפתיו.

אני לא רוצה לכתוב על האסון. זה כואב יותר מדי. דובי ישאר בזכרוני כאדם מאד אינטליגנטי, ידען, יסודי ורציני שתמיד פעל באופן רציני ומקצועי בכל הקשור לטיסה.

אני רוצה לזכור את דובי בשעות היפות בהן חלקנו יחד את התשוקה הגדולה של שנינו לתעופה.

וזה מה שאמשיך לעשות כל עוד אוכל.