

ראלי עודד הוא האירוע התעופתי שמציין את פסגת היכולת של הטייסים הפעילים במסגרת אגודת התעופה בישראל.

בעיקרו הראלי מיועד למטוסים דו מנועיים, (למרות שמצטרפים אליו מטוסים חד מנועיים) המסלול מתוכנן לטיסת VFR בנתיבי IFR עם אופציית מעבר לטיסת IFR במקרה של שינויים מטראולוגיים. עד היום נערכו 8 מסעות ראלי והשתתפו בהם בין 5 ל 12 מטוסים. "הגרעין" של הראלי מורכב מקבוצת טייסים די קבועה שיוצאת כל שנה ומעגל נוסף של טייסים שיוצאים מדי כמה שנים. לכל ראלי נוספים טייסים חדשים שנחשפים אל החוויה התעופתית היפה. מסלולי הטיסה בראלים השונים הקיפו את כל ארצות הים התיכון (למעט ארצות ערב) וחלק ניכר מארצות אירופה המזרחית המערבית: טורקיה, קפריסין, יוון, איטליה, בולגריה, רומניה, הונגריה, קרואטיה, סלובניה צ'כיה, פולין גרמניה, אוסטריה, צרפת, וספרד. בעת תכנון ראלי עודד 2005 החלטנו לקצר את הלגים שבדרך כלל היו ארוכים ולהסתפק בלגים קצרים למקומות מעניינים לביקור. סה"כ אורך המסלול היה NM 2882. (ראלים קודמים הלגים היו ארוכים יותר וסך המרחק שעברנו היה גדול בצורה משמעותית). אם תביטו במפה המצורפת תראו כי על חלק גדול מהמסלול עברנו בטיסה הלוך וגם בחזרה. הסיבה לכך הייתה כי המסלול האלטרנטיבי (חיפה < איסטנבול < בורגס) דורש טיפוס ל 14,000 רגל בתנאי IFR ולכן נמנענו מלבצע אותו. (לצערנו אין לנו נביאים פעילים באגודה והחזאים לא מסוגלים להתחייב על מזג האוויר).





4X-AJO PA-34 (סנקה III): אבי שקד, יוסי הומל,  
חדוה שקד, שרי אשר (המכונאי הקבוע בראלי)

לראלי עודד 2005 נרשמו 9 מטוסים:

: 4X-CBI C-310

שמחה רשף, אייבי מוזס, גדי רכס, ארי רכס.



4X-CMS C-414 : שלום חסון, מיקי הרלב, בן

הרלב. (בהמשך יסופר על קורותיהם).



4X-CID PA-23 (אצטק): חיים דגן, זאב הור, שלמה  
אורבר, איציק ברששת.





4X-AIJ B-24R (ביצ'קראפט סיירה חד מנועי): אבי רוזנבוים, הטייס המתמיד בראלי, (בהמשך נוספו אליו נוסעים)



המטוסים שלא יצאו:

4X-CCG PA-39 (טווין קומנצ'י): מיכה גודשטט, יעל גודשטט. – ביטל השתתפותו שבוע לפני הראלי בגלל בעיה בטייס אוטומטי.

4X-CIP C-340 : דב ארמון, זיו רייש ואשר שרי (שעבר לסנקה). – ביטל השתתפותו בערב הראלי מסיבות משפחתיות.

4X-DZJ B-58 (ביצ'קראפט בארון): גדי רכס, אהרון קרת והאזנר עזרא – ביטל השתתפותו שבוע לפני הראלי עקב בעיות במנוע חדש שהורכב במטוס.

4X-CAQ PA-32 (פיפר לנס): שי בויס שי בן-ארויה. מטוס חד מנועי מעמותת בז החיפאית משתתף קבוע בראלים. ביטל השתתפותו בגלל שנבצר משי לצאת לראלי עקב משימות בלתי צפויות בעבודה.

שי בויס המשיך לשאת בעול ארגון שהייתנו ברומניה כולל: היתרי טיסה, נחיתה, תדלוק, פטור מאגרות מעבר ונחיתה בתי-מלון, אוטובוסים, מדריכים מסעדות וכו' למרות שידע כי לא יוכל להשתתף בו. על כך מגיעה לו תודה מיוחדת בשם כל משתתפי הראלי. עקב הביטולים הרבים בתקופה הסמוכה ליציאה לראלי עלו מחשבות על ביטולו אולם החלטנו לצאת למרות כל הביטולים ובדיעבד הסתבר שטוב עשינו מאחר שהראלי היה מוצלח ביותר. כנהוג בכל הראלים המטוסים מהרצליה ממריאים משדה דב והחיפאים + המטוסים שרוצים להשתתף בטקס פתיחת הראלי ממריאים מחיפה. משדה דב יצאו C-310 והביצ' סיירה. יתר השלושה יצאו מחיפה. בחיפה התקיים טקס היציאה לראלי. לטקס הגיעה רונית, אלמנתו של עודד הומל חברנו ז"ל שהעניקה לנו שי יפה – ברכת הדרך והודתה לכל היוצאים על המפעל היפה להנצחת שמו שקשור בתחביב אותו אהב כל כך – תעופה.

### ואלה מסעות בני ישראל בראלי:

לג מס 17 יולי 2005: חיפה LLHA (או שדה דב) < דלמן טורקיה LTBS, מרחק NM441. המראנו מחיפה עליזים לאחר הטקס והמפגש עם כל החברה. מצב הרוח במטוס מרומם ותדר הראלי 131.1 רוחש בירורים: איזה גובה אתם? איזה רוח אתם מקבלים? מה המהירות הקרקעית שלכם? ושאלות שרק טייסים שואלים. שלום חסון בעל מטוס C-414 מטוס מדוחס ממוכשר להפליא, ומהיר, החליט לטוס ישירות לבורגס ולא לעצור בדלמן מכיוון שאין לו בעיית טווח. עקב כך לא טס במסלול שהותווה אלא קיצר במסלול שעובר דרך איסטנבול. אנחנו (פשוטי העם) טסנו ב FL-105 טיסת VFR לכיוון מערב, המטוס טיפס בקלות המזגן עבד יפה וריענן אותנו. GALIM < DAVAR וקיצור נחמד

שירות ל MAROS ומשם שוב קיצור ל EVENO שהיא נקודת מעבר הגבול בין קפריסין ליוון משם מיד לנקודת BENEM – מעבר הגבול לטורקיה ונחיתה טכנית לתדלוק בדלמן. הטיסה ארכה שעתיים וחצי (עקב הקיצורים "הרווחנו" תשע דקות) וכל החברה נפגשים בדלמן לתדלוק. מחירי הדלק גבוהים ביחס לארץ 1.6 יורו לליטר אולם זולים ביחס לאירופה שם משלמים כ 2 יורו לליטר. אגרת הנחיתה 145 יורו למטוס ללא הסעה לטרמינל (לא יצאנו מהשדה) וחברת ההנדלינג דואגת לכל הסידורים בעילות (כלול במחיר).  
 לג מס' 2 דלמן LTBS < בורגס LBBG מרחק 479 NM.

מתחלפים במקומות, חברי יוסי הומל מטיס ואני מבצע את עבודת כיסא ימין, דהיינו – קשר וניווט. עבודת צוות תוך חלוקת תפקידים מוגדרת בטיסה לחו"ל חשובה מאוד. נכון שהמטוס מרושין לטייס בודד, כולנו חכמים, כולנו נבונים וכולנו יודעים את התורה, אבל כאשר הטיסה היא במסלול לא שגרתי ויש צורך לנווט ולדווח באנגלית אין טוב מחלוקת העומס. מכיוון שה GPS עושה את עבודת הניווט ויש זמן למכביר מנצלים את הזמן לתרגול חיתוכי רדיאלים מ VOR ומסמנים את מיקומנו על המפה בעיקר כאשר מקבלים חיתוכים לקיצור. הטיסה עוברת בנוף עוצר נשימה, אנו טסים לאורך החוף הטורקי ומשמאלנו איי יוון ומפריצי החוף הטורקי, לאחר מכן ממשיכים לכיוון מיצרי הבוספורוס והדרדנלים מבט על איסטנבול על חלקיה האסייתי והאירופי ומשם לים השחור לכיוון נקודת הכניסה לבולגריה MAKOL . מתארגנים להנמכה מגובה 105 FL ונכנסים לאזור פיקוח בורגס. מתכננים לנחות והנה הפתעה. עקב לחץ בשדה מפנים אותנו לכיוון צפון ואנחנו כמעט מגיעים לוורנה. משא ומתן עם הבקר שמתנצל על העומס והוא מחזיר אותנו לכיוון השדה בגובה נמוך בתנאי שניייר לאורך החוף עד שתתאפשר נחיתה. עקב העומס "עבדנו בשרות משמר החופים של בורגס" וסיירנו את החוף הלוך וחזור כעשרים דקות עד שקיבלנו במזל טוב אישור נחיתה.

עם הפינוי לחניה מצאנו את חברנו צוות מטוס C-414 על הקרקע ופניהם תישעה באב. התברר כי בזמן ריצת הנחיתה ולפני פינוי המסלול החליט הטייס להדליק מזגן לרווחת הנוסעים ובטעות הרים את ידית הגלגלים וכן הנסע הקידמי קרס. המטוס רץ עוד כ 20 מטר ונעצר חבול ופצוע כשמדחפיו מעוקלים מהמפגש עם המסלול וגחנונו מעוך מעט. כאן המקום לציין כי הטייסים היוצאים לראלי עודד הם מהטובים והמנוסים באגודת התעופה. אולם במקרה זה חברו מספר סיבות לתאונה:

1. הטייס סיים ערב הראלי את ההסבה על המטוס וההכרות עם המערכות המשניות לא הייתה מספקת.
2. מבחינת הנדסת אנוש ידית המזגן ממוקמת קרוב מאוד לידיית הרמת הגלגלים.
3. מפסק הכובד בגלגל הקידמי לא עבד ולכן הגלגל התקפל למרות שהמטוס היה על הקרקע בזמן האירוע.

כל החברה התקבצו סביב המטוס הפגוע וחילקו עצות (מה לעשות, כולנו יהודים). אשר מכונאי הראלי החל בבדיקה מקצועית ונערכה התייעצות לגבי פתרון המשבר. בתחילה חשבו החברה לחזור לארץ ולטפל משם בתיקון המטוס הפגוע. ככול שהנושא נבדק יותר לעומק התברר כי קיימת אפשרות לפתור את הבעיה במקום ומה שחשוב יותר - ותוך כדי הראלי. נסענו למלון במרכז העיר ליבנו כבד עלינו וכולנו שוברים את ראשו כיצד לעזור לחברנו להמשיך. המלון היה במרכז העיר ויצאנו לטיילת המרכזית לכיוון חוף הים.



העיר מזכירה את ישראל בשנות השישים. לאנשים אין מזגנים בבתיים ולכן הם יוצאים אחה"צ לבלות מחוץ לבתים מסתופפים בבתי הקפה בטיילת ובגינות הציבוריות. הבולגרים אנשים חביבים מאוד ונהננו מכל רגע.

מצאנו מסעדה מקורה עם מאווררים גדולים יורדים מהתיקרה וישבנו להנות מהאוכל הבולגרי. העיר אינה עיר תיירותית והאנשים אינם דוברים אנגלית. הצלחנו להעביר מסרים למלצרות בקושי רב אולם לבסוף הגיע האוכל

שפיצה על הקשיים בתקשורת.  
 המחירים במסעדות ובחנויות זולים מאוד ביחס לישראל אולם לא בכל מקום מקבלים יורו והיה צורך להמיר כסף למטבע מקומי.  
 למחרת המשכנו בבילוי עד הצהריים, רוב האנשים ירדו לחוף הים לרחצה מרעננת. חזרנו בצהריים למלון והתארגנו לנסיעה שדה התעופה.

4X-CMS ברגע קשה. שימו לב לכך שהוא בסוף ריצת הנחיתה וכל המסלול אחריו.

תדלוק בבורגס בולגריה, יום ב 18 יולי:  
 תדלוק מטוסי הראלי בבורגס נעשה אחרי בדיקה מדוקדקת של הדלק במעבדה. הדלק היה שקוף ולא בצבע כחול שאנחנו מכירים דבר שעורר חשד שווא. התברר שהדלק טוב ומחירו זול 1.2 יורו לליטר.

במרכז סנקה AJO



מרוחק יותר ביצי סירה AIJ

מימין אצטק CID במרכז C-310 CBI  
 משמאל זנב הביצי סירה AIJ



צוות המטוס שנפגע לא בילה איתנו בבורגס מכיוון שעסק בסקירת הנזקים והדרך לתקנם והמתין לתשובה מוסמכת האם המנועים נפגעו או לא. אם המנועים תקינים, ינסו להסיג מדחפים

חדשים ולטפל בנזקי הפח בגחון המטוס.

אחה"צ המראנו בארבעה מטוסים לגורנה LBGO לג קצר של 95 NM מעל שטח מישורי. טיפסנו לגובה FIT 6500 וטסנו לכיוון מערב עם שמש חזקה בעיניים שהפכה את הלג לטיסת מכשירים, הגעה לנקודה AMTOV המשך כיוון 12 266 NM ומשם פניה כ 240 עד ל NDB GO פניה ימינה לכיוון 275 והתבייתנו על המסלול.



גורנה היא אזור חקלאי. השדה נועד להטסה של תוצרת חקלאית מהאזור לברה"מ. בשדה מסלול ראשי ללא מסלולי הסעה ואין עמדות חניה למעט הרחבה הראשית מול הטרמינל בה לא התירו לנו לחנות. בשדה קיים מוסך של חברה העוסקת בהשכרת מטוסי ריסוס. לפני המוסך רחבה שבה מצופפים כנף אל כנף כ 14 מטוסי ריסוס מדגם אנטונוב דו כנפיים צבועים לבן. באזור הרחבה המרכזית מול הטרמינל חונים שני מטוסי מטען שנראים מושבתים. אחד מהם עם כן נסע קדמי שקרס מזכיר לנו את חטאי ה C-414 שלנו. לא אנחנו המצאנו את הגלגל הקורס.. הנהלת השדה כיסחה לכבודנו את העשב ויצרה רחבת חניה מאולתרת על עשב מכוסח. עם הנחיתה הסענו לאזור החניה המאולתרת.



CBI במלוא הדרו חונה על העשב הקצוץ בגורנה.

AJO מצטרף לחניה על העשב, על מסלול ההסעה עגלה שהסיע את המזוודות



CID מצטרף לחניה והחברה מכסים את המטוס בברזנט כל מטוסי הראלי הצטיידו בברזנטים לכיסוי.



מוניות הגיעו ולקחו אותנו אחר כבוד לעיר VELIKO TURNOVO במרחק כחצי שעת נסיעה מהשדה.  
העיר VELIKO TURNOVO הייתה בעבר הרחוק (מאה 14 עד 18) בירת בולגריה. נהר זורם בתוכה ומצודה יפה ממוקמת במרומי הגבעה. מבט משער החומה לעבר המצודה בראש הגבעה.





טיילנו במצודה וקבלנו הדרכה מפורטת. המקום נמצא על מפת הטיולים המאורגנים מישראל, שבכניסה למצודה הציבו תאטרון בובות שמסבירות על קורות המקום בשפות שונות כולל עברית. בתמונה רואים את החברה מקשיבים בעניין לבובות שמסבירות את קורות המקום.



לאחר המצודה נסענו מחוץ לעיר בנוף יפה, התברר כי שבוע לפני הראלי כל האזור הוצף בשטפונות עקב גשמים כבדים במיוחד.

. הגענו לכפר קסום הבנוי בעמק שנחל זורם במרכזו ולאורך הנחל בתי מלאכה שונים שצוידם מופעל בכוח המים הזורמים.

אכלנו ארוחה כפרית בולגרית טעימה במיוחד וטיילנו בין בתי המלאכה השונים.



מכונת קדרות מופעלת בכוח המים.

מכונת כביסה מופעלת בכוח המים.

אחרי שגמרנו לסייר בכפר שנראה כמו מסע במכונת זמן 250 שנה אחורה המשכנו בדרכנו. האוטובוס טיפס על רכס גבוה מאוד והגענו למקום הגבוה ביותר ברכס. התברר כי האזור שימש בעבר זירת קרבות קשה בין התושבים הבולגרים לתורכים ששלטו בהם. עם נצחון הבולגרים והכרזת העצמאות הוקם בפסגה



הגבוהה ביותר אתר הנצחה למלחמת השחרור מהתורכים.

האוטובוס עצר בחניה וקלי הרגליים בינינו טיפסו 912 מדרגות (ספרתי) עד לאנדרטה בראש ההר.

פסגת ההר ועליה המצבה



שורה עליונה מימין לשמאל: אבי רוזנבוים, אבי שקד, חים דגן. צילום מהפסגה כלפי מטה באתר ההנצחה.

שורה שניה: גדי רכס יוסי הומל, מדריכה, שמחה רשף.



אחד מהתותחים הפזורים באתר.



מאתר ההנצחה חזרנו למלון. מכיוון שכל היום היינו בקשר טלפוני עם צוות המטוס הפגוע, נודע לנו כי מנועי ה C-414 לא נפגעו ואם נתארגן נכון ניתן יהיה לתקן את המטוס עד סיום הראלי. צוות המטוס שניזוק איבד את "מצב הרוח" להמשיך בראלי ותכנן להישאר בברגס בעת תיקון המטוס. הפעלנו לחץ חברתי על צוות המטוס להמשיך איתנו בראלי ע"י פיזור האנשים בין יתר המטוסים. ברומניה. בפרק זמן זה היו הפרופלורים אמורים להגיע וממכונאים בולגרים יתקנו את נזקי הפח. לשמחתנו הסכימו החברה להצטרף אלינו ולהמשיך לרומניה. הוחלט כי שניים מצוות האצטק יועברו למטוסים שממריאים מגורנה בולגיה לטולצ'יה רומניה והאצטק יחזור לבורגס, יאסוף את צוות המטוס שנפגע והמכונאי ויצטרף אלינו לשדה טולצ'יה ברומניה. תוספת המשקל הלא מתוכננת הצריכה חישובי משקל ואיזון מדוקדקים. כדי לעמוד בהם התדלוק היה מחושב עם רזרבות דלק מדויקות מאוד. מכיוון שכולנו היינו צפופים עמוסים לעייפה באנשים ומזוודות לטיול של 11 יום. חילקנו את האנשים והציוד למטוסים שנתרו. לצורך כך הפרדנו בין הנוסעים למזוודות כדי לעמוד במגבלות המשקל והאיזון של המטוסים. מטוס ה C-310 הוכרז למטוס המטען הרשמי וקיבל את רוב המזוודות של המצטרפים. הנוסעים חולקו ליתר שלושת המטוסים. למזלנו במטוס הביצ' סיירה היה רק אדם אחד כך שניתן היה לצרף אליו נוסע נוסף ומזוודות. בנוסף לכך ציפינו להצטרפות מתוכננת של חברים נוספים: יעקב אדלר שהשיא את בנו ימים ספורים לפני הראלי ומנחם גרניט שאירגן את צעדת מתנגדי ההתנתקות לכפר מימון וגם להם היה צורך לארגן מקום. בסופו של דבר בגלל עומס בחברות התעופה רק אדלר הצליח להצטרף אלינו ומנחם גרניט נשאר בבית.

על קורות הראלי ברומניה אספר בכתבה הבאה.