



ראלי אתונה 2008 – יומן מסע

הקדמה

כדרכי, אני נוהג לסכם את מסעות הראלי שאני משתתף בהם. העיון מדי פעם ביומן, גורם לחיך בעת העלאת הזיכרונות, וקרוב לוודאי להזלת ריר אצל אלה שלא חוו את המסע, בעת קריאתם והתבוננותם בתמונות.

כל הכתוב הינו מנקודת מבטי האישי בלבד, ואינו מתיימר להיות מסמך ספרותי או יומן אובייקטיבי המשקף את דעת כל, או חלק, מהמשתתפים. הוספתי לסיכום את חוויותיו של יוסי לוי מהצוות של CHP בחוויות שלא חווים כל יום.

אז אתם הקוראים, העלו זיכרונות וחיוכים, ולאחרים, בואו להשתתף בחוויות דומות בעתיד.

ראשית דבר

הכול התחיל בכנס 30 שנה לאגודה בחיפה ב – 23.11.07. יגאל אמירי פנה אלי והציע לארגן במשותף את המסע ליוון לכינוס AOPA האירופאי, שנערך באירוחה של אגודת התעופה היוונית. לא היססתי הרבה לפני שקבלתי הצעתו ובו במקום פנינו לירון, שאימץ את הצעתנו בשמחה רבה. יגאל ואני קבענו להיפגש בכדי להתניע את התהליך. כשבועיים לאחר מכן נפגשנו במשרד האגודה וקבענו את מסגרת המסע. מירב פרסמה חוזר מטעם האגודה וירון ציין זאת באגרת החודשית שלו. נתיב המסע כלל:

- ✓ יציאה ולילה ברודוס - 11.6.08
- ✓ לילה במיקונוס - 12.6.08
- ✓ סוף שבוע באתונה - 13/14.6.08
- ✓ לילה בסאמוס - 15.6.08
- ✓ חזרה דרך רודוס לארץ - 16.6.08

הפרסום הניב רשימה של 60 מעוניינים שאיישו 17 מטוסים. אני התחלתי בריכוז המידע לגבי שדות היעד והקשר איתם, ויגאל בארגון שירותי הקרקע, קרי בתי מלון ותחבורה בשדות אליהם נגיע. לא נלאה את הקורא בתהליך זה, אבל מתברר שניתן לסמוך רק על עצמנו, וכך מצא יגאל חברה ישראלית המתמחה בתיירות ביוון, והם אלה שארגנו את כל שירותי הקרקע במקומות אליהם הגענו.

בתחילת אפריל כינסנו את הנרשמים לתדריך הראשון. מתברר, שכשצריך להכניס את היד לכיס, ההתלהבות שוככת. מספר הנרשמים ששלמו את הוצאות הלינה והתחבורה ירד ל – 27 משתתפים ב – 8 מטוסים, מהם 2 שביקשו להגיע ישירות לאתונה.

הקבוצה שהתגבשה כללה את הרשימה הבאה:

- ✓ CEU – אמירי, מה-יפית, פרוייליך
- ✓ CHZ – אורטנר, גזית, אביעוז, ליפ
- ✓ ARO – נהרי ובת זוג, נוי ואחיו
- ✓ CCG – טלמון וגודשטט עם בנות זוגם
- ✓ CHP – דגן, רז ראובן, לוי
- ✓ DZM – אקלר, בכר, קפלן
- ✓ CHL – אייזנברג, גינזך, גבע
- ✓ CGC – ליפשיץ (ממה), הודסמן, רז יינן



כשבועיים לפני היציאה שלחתי דוא"ל לשדות בהם אנחנו אמורים לשהות לחניית לילה. תשובה חיובית קבלתי רק מסאמוס. רודוס לא טרחו לענות, מיקונוס שלחו תשובה שלילית, אותה ראיתי רק לכשחזרנו ארצה, ועל כך בהמשך.

לבקשת ענת, שבוע לפני היציאה התכנסנו שוב לתדריך אחרון וסגירת כל הפינות, כולל הסכמות על השהייה במהלך היום בשדה טאטוי ולו"ז אחר.



יוצאים לדרך

יום רביעי, 11.6.08 – יגאל, אלפרד ואני נפגשים בשדה בהרצליה. CEU ממתין לנו, לאחר שערב קודם וידאתי מוכנותו למסע, והצטיידות בחגורות וסירת הצלה. מארגנים את הציוד, אומרים שלום להרצליה ואני ממריא לשדה דב, שדה היציאה, לביקורת דרכונים והשלמת הדלק במיכלים. בשדה דב פוגשים את עופר דגן וצוותו פוסעים בצעדים מהירים ובפנים רציניות לאן שהוא. מתברר שהגיעו מהרצליה עם תקלת חשמל. אנחנו נכנסנו לטרמינל ואיבדנו קשר עימם, סיפורם בהמשך. סוגרים את כל המנהלות בשדה, תדלוק, מרכז התיאום, ביקורת דרכונים, פיפי – ולדרך.

הכיוון – רודוס לשהיית הלילה הראשון. אלפרד מאחורי ההגה ואני לימינו. יגאל יושב מאחור ומתמחה בהפעלת ה-GPS החדש שלו. ערב קודם, לכשהגיש אלפרד את תוכנית הטיסה לרודוס, מודיעין טייס שינה את התוכנית וחייב אותנו לטוס מעל לרנקה. פיקוח תל אביב שחרר אותנו ישירות לרודוס באזור MERVA, דבר שהתברר עד כמה היה קריטי לכשהגיענו לרודוס. שמחנו מאד על החיסכון בדלק ובזמן, גם כך חיכו לנו קרוב לחמש שעות טיסה, בהתחשב ברוח אף של כ-15 קשר שנשבה בנתיב שלנו. עד גובה הטיסה שתכנננו אלפרד – 6500 רגל, חצינו שכבת עננים והטיסה הייתה קופצנית למדי. בגובה 6.5 השמים התנקו והטיסה הפכה לרגועה ומשמימה, למעט הדו-שיח בקשר בין פיקוח תל אביב ואחר כך ניקוסיה עם התנועה בכל הכיוונים, דבר מעניין לכשעצמו.

עם ההתקרבות לרודוס, מדי הדלק הראו סימני עצבנות ומצוקה, ונטו בצורה מאיימת לכיוון הקו האדום. מגדל רודוס מוביל אותנו לנחיתה על מסלול 25 דרך צפון האי. עם כל ווקטור של הפקח, אנחנו מסתכלים באימה על מדי הדלק, מקווים שאם הם מזייפים, אזי זה לטובתנו. אלפרד מתייצב על הפיינל ומקבל רשות נחיתה. ריחוף קצר מעל המסלול בכדי למנוע הסעה ארוכה מדי, ונוחת. פיננו לרחבת ההסעה ולנקודת הנחייה שם מדוממים מנוע. חמש שעות משדה דב לרודוס. אני קופץ החוצה עם מדיד הדלק ובודק כמה דלק נשאר במיכלים. מה אומר ומה אגיד, מדי הדלק היו מדויקים לחלוטין. תודה לפיקוח תל אביב ששחרר אותנו ישירות לרודוס מוקדם מספיק. מתחילים להתארגן לסגירת המטוס. אנשי אולימפיק מלווים אותנו. בחורים ובחורות צעירים ואדיבים מאד, מסייעים בכל הדרוש, חוץ מדבר אחד – אין להם שליטה על המתדלקים. עברו שעתיים וחצי עד שראינו את הוד רוממותו נהג המיכלית מתקרב לעברינו. מתברר שהעומס בשדה כבד, ושלושת נהגי המיכליות היו עסוקים למדי עם מטוסי חברות התעופה, אנחנו עבורם קוץ בישבן, והעדיפות שלנו בהתאם. אבל גם זה מסתיים. נועלים את הדלתות, מדביקים סרט דביק על כל דלת (ביטחון, אמרנו כבר?) ויוצאים החוצה. האוטובוס ממתין לנו. גם המלווה. הנהג והמלווה מאד עצבניים, מתברר שהם מחכים לנו כבר מספר שעות. התנצלנו בשם הנהלת השדה וחברת הדלק ויצאנו לדרכנו.

המלון במרחק כחצי שעה נסיעה מהשדה. הכביש חוצה את שולי העיר לאורך החוף. המים כחולים ורגועים וחוף הים מלא בכיסאות נוח הממתנים לתיירים. הם ימתינו עוד קצת, למרות הלחץ בשדה, עדיין לא החלה נהירת התיירים.

המלון נמצא ברחוב שכולו מלונות, על שפת הים. מזכיר את איזור התיירות של נתניה. התרעננות קלה במלון ויוצאים לארוחת ערב באחת המסעדות בסביבה. תוך כדי הארוחה, יגאל מקבל טלפון מעמרי טלמון, שהגיע למיקונוס ישירות. עמרי מודיע לו שאין לנו מה להגיע למיקונוס, הם לא יקבלו אותנו כיוון שלא יהיו להם מקומות חנייה לששה מטוסים. הם עמוסים למדי. התייעצות קצרה סביב השולחן, מה עושים? במיקונוס ממתנים לנו החדרים ללילה שלמחרת. מקבלים שתי החלטות: א) יגאל מתקשר ליולי (נשיאת AOPA היווני) המארכת שלנו, ומבקש ממנה להתערב עבורנו אצל מנהל השדה במיקונוס, ב) יוצאים בבוקר למיקונוס, כפי שתוכנן. את המלחמות עם מנהל השדה ננהל במקום ובזמן אמיתי.

להודות על האמת, חשתי רע מאד עם זה. השיבוש הזה הוריד לי את מצב הרוח לגובה הרצפה. היכן פספסתי בתיאומים? לאחר כרבע שעה, יולי חוזרת אלינו. ובכן, מנהל השדה מאשר את הגעתנו, בתנאי שנעזוב את השדה עד תשע בבוקר, ונו נו נו לאיציק על זה שלא סגרת את המעגל. הם טוענים ששלחו תשובה שלילית לדוא"ל שלי (למעשה, מצאתי את מכתב הדחייה שלהם להגעתנו במחשב שלי). בסדר, העיקר התוכנית ממשיכה לרוץ, גם התיאבון ומצב הרוח חזרו.



עייפים ותשושים חזרנו למלון לשנת לילה. מחר עוזבים מוקדם למיקונוס עם נחיתה ביניים בקוס. זה לא היה לילה פשוט. היתושים בחדר והרעש והשיכורים ברחוב ניצחו. אבל בין לבין הצלחנו לישון קמעה.

כדי להשלים יום זה, הנה מה שחווה הצוות של CHP, כפי שסופר על ידי יוסי לוי: הסאגה של יום זה החלה בשדה בהרצליה. ממש לפני ההמראה לשדה-דב, החליט לפתע אחד ממכשירי הרדיו לאבד את האור בתצוגה הדיגיטאלית, כך שלמרות שהמכשיר עבד, לא ניתן היה לכייל תדר לשידור או קליטה.

כמובן שמיד ביקשנו לחזור ולתקן את התקלה, אך התברר כי אין בהרצליה מישהו שיכול לתקן תקלה שכזו, ולכן נשלחנו לשדה-דב, שם אמרו לנו שיטפלו בנו. וכך עשינו. בשדה-דב קראנו לאיש הטכני, והסברנו לו את התקלה. התברר שכל מה שהוא יכול היה לעשות זה להצליב בין רדיו 1 לרדיו 2, וזאת במטרה שניתן יהיה להפעיל גם את הטייס האוטומטי, המשועבד לרדיו 1.

לאחר כל זה, והסדרת מירשה הטיסה, דרכונים ומכס, יצאנו לדרך. אלא שכאן לא מסתיים הסיפור, הוא רק מתחיל. לאחר ההמראה הופנינו לכיוון VELOX, וכבר בתחילת הדרך הודיע לנו הבקר שאינו קולט את המשיב (טנספונדר) שלנו. לאחר מספר ניסיונות, ושינוי הספרור בו, נאמר לנו סוף סוף שהוא נקלט, וממשיכים בטיסה. במהלך הטיסה החלו להתרחש תופעות מוזרות, כגון הבהוב של תצוגת הרדיו היחיד שהיה במטוס, אבדן חלקי של חשמל לעיתים, וכמובן גם משיב שלא נקלט ע"י בקרת ניקוסייה. בשלב מסוים כל מערכת החשמל קרסה.

כמובן שבוצעו מייד בדיקות נאותות: סגירת כל מערכת החשמל, בדיקת נתיכים, חיבור המערכת והפעלת הצרכנים השונים אחד אחד בפערי זמן קטנים. כל זה במטרה לאתר את הגורם המשבית של המערכת, אם יש כזה. לאחר שהתברר כי כל ניסיונותינו הם לשווא, ומערכת החשמל עובדת לסירוגין, הוחלט לחזור לארץ לנחיתה ותיקונים. עשינו "אחורה פנה וקדימה צעד" ושמונו פעמינו ל-VOR נתניה, תוך כדי הודעה לבקרת ת"א מדוע אנו חייבים לחזור.

עם זיהוי קו החוף הועברנו לפלוטו, שבהמשך העביר אותנו לשדה-דב, ואלה אפשרו לנו לנחות רק לאחר שתחקרו אותנו האם הורדנו גלגלים, האם הם ננעלו. כמו כן נדרשנו לחלוף מעל המגדל על מנת לוודא שאכן הגלגלים ירדו.

אחרי הנחיתה בשלום, ואחרי שהמטוס הועבר אחר כבוד לשטח החנייה, דיווחנו על כל התקלות הללו לחברת התעופה. אלה הזעיקו את צוות "אחזקות 2000" לבוא ולתקן את הדרוש תיקון. לאחר המתנה של כשעתיים, הגיע האיש הטכני של המוסך. דבר ראשון החליף מצבר, ולאחר מכן עשה מספר בדיקות, שלאורן הגיע למסקנה המוטעית כי הטייס שכח להפעיל את מתג האלטרנאטור אחרי ההנעה, ולכן המצבר התרוקן. למרות טיעונים, קושיות ושאלות שהצגנו בפניו, המצביעות על אי נכונותן של מסקנותיו, הוא עמד על דעתו כי זאת הבעיה, וכי הכל בסדר.

לאחר שבדקנו עם הטייס הראשי של חב' התעופה שאין סכנה ביציאה נוספת לטיסה, ואישור ממנו שהתקבל לאור דבריו של האיש הטכני, יצאנו שוב לדרך. נאלצנו להתגבר על העניינים הביורוקרטיים של חזרה ויציאה מהארץ, לאור החזרה שלנו מהטיסה הקודמת, והצורך לתקן את המירשים שהוגשו, ואת שעות ההמראה והנחיתה.

מאושרים וטובי לב, המראנו לנו לדרכנו בשעות הצהריים המאוחרות, בתקווה כי לא נידרש לחזור על מה שקרה בבוקר. אלא שתקוות לחוד ומעשים לחוד. גם הפעם, קצת יותר מ-60 מייל לפני EPLON החלו שוב בעיות במערכת החשמל. תחילה המשיב פסק לעבוד, ואחריו אט אט כל שאר המכשירים המופעלים על מתח חשמלי, עד לקריסה מוחלטת של מערכת החשמל.

בשלב הזה הטייס היה עופר דגן ולימינו ישב יוסי לוי, ראובן ישב מאחור. ההחלטה שהתקבלה הייתה, שלמרות היותנו רק 40 מייל מפאפוס, לחזור לנחיתה בארץ. פנינו לאחור, לקחנו רדיאל לכיוון VOR נתניה, ושינוי גובה טיסה בהתאם לכיוון הטיסה. היות ואף מכשיר לא עבד, יוסי נאלץ להיעזר לצורך הכיוון ב-GPS שלו, ולצורך יצירת קשר ב-ICOM שלו.

רק לאחר מאמצים רבים, שכללו הכרזת PAN-PAN, הצליח יוסי ליצור קשר עם ניקוסייה, ובאמצעותם להודיע לת"א על מהות התקלה, וכי אנו נאלצים לחזור לנחיתה בשדה-דב. כעבור 40 דקות טיסה מתוחות, הגענו לחופי הארץ. לאחר שהורדנו גלגלים באמצעות המשאבה הידנית, נחתנו בצורה בטוחה.



לפני ואחרי הנחיתה קיבל הצוות את כל תשומת הלב והסיוע עד לנחיתתם בתל-אביב. בפעם השנייה הצוות המופלא נוחת בין שתי שורות כבאיות הממתינות להם. על הקרקע חיכו לנו, נציגי רשות התעופה, לצורך הגשת דו"ח, וכמובן נציגי חברת התעופה וחברת "אחזקות 2000", לבדיקת התקלות שנתקלנו בהן. לאחר בדיקות ראשוניות, שמהן הגיעו למסקנה כי האלטרנאטור לא פועל, הוחלף המצבר שוב והמטוס הועבר להרצליה לתיקונים. אנו, צוות המטוס, הלכנו לישון בבית במקום ברודוס.

יום חמישי 12.6.08 – יוצאים למיקונוס דרך קוס. בשעה שמונה בשדה, לאחר ארוחת בוקר במלון. יוצאים לדרך. אני בצד שמאל, אלפרד תומך בניווט מאחור ויגאל שומר על הנתבי עם ה-GPS החדש שלו. טסנו בגובה 2000 רגל. טסים מעל הים, כשמדי פעם חולפים מעל אי כזה או אחר. מגובה זה ניתן לראות את הכפרים הציוריים באיים המיושבים. חלק מהאיים שוממים לחלוטין. לפחות באי אחד ראינו כנסייה בפסגת ההר, ותו לא. אני חושב לעצמי, איזה מהאיים שלמטה היו משאת נפשו של דודו אפל? הדרך לקוס חולפת בשלווה וללא אירועים מיוחדים. קוס, אי קטן עם כפרים יווניים טיפוסיים. מקבל אישור להצטרפות לפיינל למסלול 32. עם רוח מסלול, הנחיתה חלקה. שומר על הצפה ארוכה מעל המסלול עד קרבת נקודת הפינוי, בכדי לחסוך בהסעה על הקרקע ולזרז פינוי המסלול. הבואינגים מאחורי גם הם בפיינל. נגיעה במסלול ומייד מפנים לרחבה. מרחוק מסמן לנו איש הקרקע ואני מסייע לכיוונו. כיבוי מנוע. רודוס – קוס, שעת טיסה. צוות הקרקע התעניין בשלומנו וברצוננו. כשהודעתי להם שאין לנו צורך במאומה, ושתוך שעה נצא להמשך דרכנו, עזבו אותנו לנפשנו. סגרנו את המטוס ושמנו פעמינו למזנון הטרמינל להחיות נפשנו בכוס קפה ולשחרר לחצים בשירותים. הבוקר היה כל כך לחוץ בזמנים, כך שנהנינו מכל רגע של שלווה וקפה. לאחר כשעה, חלפנו במשרדו של מנהל השדה, שמילא את פרטי המטוס והטיסה שלנו במחשב שלו, ושוב אנחנו במטוס בדרכנו למיקונוס. הפעם רגועים, כיוון שהחנייה כבר מובטחת. יגאל מאחורי ההגאים ואני מסייע לו בצד ימין. גם הדרך למיקונוס חולפת בשלווה ובהנאה מהנוף של האיים לאורך הנתבי.

מתקרבים למיקונוס, מקבלים הוראות נחיתה ויגאל נכנס לפיינל למסלול 34. נחיתה מושלמת, ויגאל מפנה לרחבת החנייה. עם כיבוי המנוע, מגיעים אלינו מנהל השדה ועוזרו, ומסבירים לנו מדוע לא אישרו לנו בתחילה להגיע אליהם. סוף שבוע של חג יווני, והם צפויים לארח מחר מטוסים שהזמינו חנייה אצלם חודשים מראש. עוזר מנהל השדה מראה לי כהוכחה מסר מודפס ששלח אלי כתשובה לפנייתי אליהם, ובה אי אישור הגעה למיקונוס. התנצלתי על כי לא ראיתי דוא"ל זה, והתחייבתי בשם כל הקבוצה שנפנה את השדה עד השעה תשע מחר בבוקר. עכשיו עלי לפרוע את השטר ולוודא שכולם יבצעו זאת.

בדרך החוצה עולים למגדל להגשת תוכנית טיסה למחר. כפי שהתחייבנו, מועד ההמראה שאלפרד רשם היה 09:00. כשעלינו במעלה מדרגות המגדל והגענו לקומת הפקח, הבנתי למה התכוונו כל אלה שלימדו אותי לסמוך על הפקח, ועוד יותר על עצמי. בקומת הפקח של מיקונוס אינטרנציונאל, יושב פקח אחד בלבד. שתי הכתפיים מצמידות שתי אפרכסות טלפון, כל כתף לאוזן אחרת, ביד שמאל הפקח מחזיק את המיקרופון ומחלק הוראות למטוסים הנכנסים והיוצאים, וביד ימין מעדכן את הרישומים על הלוח שלפניו. והכול מתנהל בשקט ובשלווה נפשית אדירה. עובדה, נחתנו חמישה 4X, אחרינו עוד כמה מטוסי נוסעים, והכול זרם. אכן יעילות למופת.



כרגיל, בחוץ מחכים האוטובוס והמלווה. לאחר הגעתנו למלון, קפיצה קלה לבריכה להתרעננות ומנוחת צהריים דחופה. מאבקי הלילה הקודם ביתושים הכריעו אותי, וישנתי שעה קלה. בשש נפגשנו עם כל אלה שלא שכרו רכב או קטנוע, לטיול באי, ואלה שהגיעו מאוחר יותר. סגרנו את לוח הזמנים לבוקר שלמחרת, ויצאנו לטיול רגלי באזור הנמל

והמסעדות. יגאל הוביל אותנו בין סמטאות הנמל עד למסעדה שמצא כמולצת במדריך יוון, שהחזיק בתרמילו. היינו רעבים וטרפנו. החלטנו לקנח בגלידה, ושמנו פעמינו לגלידרייה הקרובה. שם, תוך כדי



ליקוק הגלידה, את מי אנחנו רואים? את הצוות המופלא של CHP, שעקבותיו אבדו אתמול. המופלאים הללו – עופר דגן, ראובן רז ויוסי לוי, זכו בניסיון לא קטן של חירומים מעל הים. לאחר המראתם אתמול מתל אביב, חטפו פעם שנייה הפסקת חשמל כללית (פעם ראשונה הייתה בדרכם מהרצליה לשדה-דב, זוכרים?). כל כך טוב היה לראותם אצלנו. ביום שחלף הם גרמו לי ללא מעט דפיקות לב. ובאווירה שמחה זו חזרנו למלון. מחר מתחיל סוף השבוע הארוך בטאטוי.

ומה עבר על הצוות המופלא של CHP ביום זה? הנה מה שמדווח יוסי:

הצוות המופלא החליט לא לוותר. למחרת היום, התייצב עופר בהרצליה כשאליו הצטרף יוסי, ושניהם ווידאו שכל התקלות יטופלו כראוי. לאחר החלפת האלטרנאטור, הרדיו ללא התצוגה והחלפת חישוק וצמיג, לקחו את המטוס לטיסת בדיקה בשטחי האימונים. רק לאחר שווידאו שהכול בסדר, יצאו לדרכם בפעם השלישית.

הנחיתה הראשונה הייתה לצורך תדלוק ברודוס, ומיד אחריה המראה למיקונס, בכדי להצטרף לשאר החבורה. מכאן ואילך צוות מטוס זה היה חלק מהחבורה כולה.

יום שישי 13.6.08 – מנהל המלון, או מי מטעמו, מקיש על דלתנו להשכמה בשעה שש ושלושים בבוקר. לאחר התארגנות יוצאים לסעודת הבוקר. הלחם קצת יבש, הביצה קצת קשה, ירקות לא היו כנראה במלאי. הקפה היה מעודד. מילא, לפחות ישנו שינה טובה ללא יתושים וללא רעש חיצוני. האוטובוס מתייצב בשעה היעודה, ותוך כרבע שעה אנחנו בשדה. עוברים את הבדיקות הביטחוניות. אלה החוקים, ולא רק פה, לוודא שלא ננסה להתנקש בחיינו שלנו. יוצאים למטוסים ומתארגנים ליציאה. אלפרד בצד שמאל ואני מסייע בצד ימין.

מקבלים הוראות הסעה ל – 16, מתיישרים וממריאים. הפקה, ברוב אדיבותו, שולח אותנו ישירות מערבה, אין צורך להדרים ל – RIPLI. מצד שני, אולי שמח להיפטר משה נודניקים, שמקשקשים לו בקשר בשפה לא ברורה, ומפרים את שלוות היום והמקום. ואולי מנסה לגרש אותנו מהר יותר בכדי לפנות מקום לאלו שצפויים להגיע היום, ובעטיים התחייבנו להתאדות עד השעה תשע בבוקר.

מכל מקום, אנחנו בדרכנו מערבה, מטפסים לפי הוראות הבקר, עד שלבסוף מעביר אותנו לתדר אתונה. לפי הרעש בקשר, נראה שהגברת מאחורי המיקרופון, לא יודעת מה נפל עליה. יותר מדי 4X שמבלבלים לה את המוח מעבר למה שצריך. הגברת יוזמת הפסקות קשר, ולפעמים לא עונה. כנראה שהלכה ללגום מעט מים קרים. אנחנו ממשיכים לפי תוכנית הטיסה, עם קיצורים כאלה ואחרים. לטובת אלה שלא חלקו עימנו חוויה זו, אומר רק שכיוון שטסנו VFR, נדרשנו להגיע לאזור אתונה מדרום בכדי לא להיכנס ל – TMA השדה הבין-לאומי של אתונה. מתקרבים לקו החוף. אתונה מתבהרת למולנו. עוברים לקשר עם טאטוי.



ההנחיות ברורות וחדות. אותנו שולחים

לחוג מעל וסביב האצטדיון האולימפי החדש של אתונה, שהוגדר כנקודת holding למטס זה, עד להתפנות הפינל למסלול. לאחר כשתיים או שלוש הקפות בגובה 2000





רגל, הפקחית משחררת אותנו לנחיתה. אלפרד שם את אף המטוס על הגישה למסלול 03 ומתכוון לנחיתה. קצת לפני ההנמכה לפיינל, הפקחית שולחת אותנו סביב. לדבריה, המסלול צריך בדיקה. אלפרד פותח מנוע וחוזר לגובה 2 לעם הרוח. כשחולפים לצד המסלול, אנחנו מבחינים ברכב הנוסע על המסלול ומפנה אותו לאחר דקה או שתיים. לאחריו ממריא מטוס, שהמתין גם הוא בקצה מסלול, ואנחנו משוחררים לנחיתה. נוחתים ומפנים בהתאם למפת השדה, שהופצה מבעוד מועד. ביציאה למסלול ההסעה ממתין לנו Follow Me שלוקח אותנו לנקודת התדלוק בצד מסלול ההסעה. נקודת התדלוק הינה מיכלית של BP שהובאה במיוחד לימים אלו. ממלאים את המיכלים עד גדותיהם, ואני שולף את הארנק לתשלום. הפעם אכלנו אותה. המתדלק לא מכיר באישור שהבאנו עימנו על היות המטוס מסחרי. למרות ההנחה של 5%, אני משלם יותר מאשר ברודוס ובמיקונוס. מילא, חלק מעלויות התענוג. בסיום התדלוק מניעים שוב ועוקבים אחר ה - Follow Me לנקודת החנייה.

אלפרד מדמים מנוע, סוגרים את המטוס ועולים למיניבוס שממתין לנו, לכיוון משרד הקבלה והרישום. נרשמים ומקבלים תג שמי לענידה על הצוואר, ומכאן, כל אחד לנפשו. על פי התכנון המוקדם עד השעה 17:00 אנחנו חופשיים לשוטט בדוכני התערוכה שהכינו המארגנים. בשעה חמש אמור להיערך מטס ותצוגה אווירית, ולאחריה התכנסות ויציאה למלון. מספר חברים מוותרים על המטס, ומבקשים לצאת למלון. לא כל כך מסתייע, החברה המקומית לא מוכנה לספק יותר מאשר הסעה אחת למלון, וגם זו, אם נרצה לשנות את השעה, בהתראה של שלוש שעות. הצצה חטופה בשעון מבהירה שכל מה שנרוויח תהיה שעה או שתיים. בלית ברירה, כל שבעי המטוסים נאלצים להישאר בשדה ולהשתתף בחוויית התצוגות, הקפיטריות, התשורות שהוצעו בכל דוכן, והמטוסים והציוד שהוצגו ברחבה ובדוכנים, על ידי המשווקים המקומיים. אני לעומת זאת הואשמתני בחוסר אסרטיביות. משום מה האוהל של צירוס היה מוקף בהרבה יותר אנשים מכל אוהל אחר. כשהתקרבתני סקרן למקום הבנתי מדוע. עדת זאבים הקיפה שתי אלילות יווניות יפיפיות, שהבד הלבן שעטו עליהן בקושי כיסה את קצה תחתוניהן (אני לא משוכנע שהיו דברים כאלו), וחשף זוג רגליים חטובות להדהים.

השעות חולפות לאיטן, מסתובבים בין הדוכנים שוב ושוב. נכנסים למוסך הענק, שהומר לאזור תצוגה מקורה וממוזג, מפטטים בקפיטריה, פוסעים מעדנות למוזיאון מטוסים עתיקים, שהינו שיגעון פרטי של אדם אחד. המוזיאון מכיל מטוסים מתחילת המאה הקודמת, שעדיין טסים, בעיקר טיסות אוורור, עקב מגבלות שמטילות הרשויות ביוון. אגב רשויות יוון, טייסים מקומיים ששוחחתי עמם, מתלוננים קשות על הרשויות שלהם בכל הקשור לשימוש בשדות התעופה ומסי נמל המוטלים עליהם (הידעתם? בכל שדה בו נוחתים משלמים אגרת חנייה ומס נוסעים. גם המקומיים, לא רק אנחנו. זה לא הופך את עלות שעת הטיסה שלהם לזולה יותר). מסתבר שלאחרים יש צרות משלהם, ולנו אין סיבה לקנא בהם.

השעות חולפות. השעה חמש ומטס אווירי יוק. מישהו ביטל ושכח להודיע? או שמא היה זה מטס של מטוסים חמקניים שלא הרגשנו בהם? החברים לא מתרגשים, חששתי שיאשימו אותי גם באי קיום המטס. גם זה עובר והנה מגיח האוטובוס. מעמיסים את הציוד ויוצאים למלון, כשעה נסיעה. אתונה, בכבישים וברחובות בהם נסענו, מזכירה את תל-אביב של שנות השבעים. עיר ים-תיכונית, רחובות צרים למדי, בתי מגורים בעלי מרפסות (שכנראה אין בהן שימוש, כיוון שלא ראיתי נפש חיה במרפסות אלו), עצי פיקוס בצדי המדרכות, והרחובות הפקוקים. הגענו למלון. הולכים לקבל חדרים. מקלחת ומנוחה לקראת היציאה המשותפת הערב לטברנה.



היציאה המשותפת כללה ארוחת ערב בטברנה עם הופעת מחול ושירים יווניים לתיירים. ארוחת הערב לא הייתה ארוחת גורמה של ממש, אבל בהחלט השביעה, מאחר ולא אכלנו כל היום. המופע עצמו היה די נחמד, במיוחד החלק ההומוריסטי בו הרקדנים משכו לבמה נציגים מהקהל, כולל כמה 4X, אבל גם מפולקלור זה שבענו, ובסביבות חצות הורדנו סל"ד לסרק, ועזבנו את המקום חזרה למלון ליהנות מעוד כמה שעות שינה



לקראת מחר. מחר צפוי לנו סיור מאורגן במרכז אתונה ובאקרופוליס. לילה טוב.

שבת 14.6.08 – נהנינו מיקיזה מאוחרת קמעה, שבת היום, לא? לאחר ארוחת בוקר משביעה, יצאנו עם המדריכה לתור את אתונה. ויקי, מדריכת התיירים, שפעה ידע רב בהיסטוריה של עירה, ותוך כדי נסיעה באוטובוס, תיארה את המתרחש סביב. מרכז אתונה בנוי מתערובת של בתים בסגנון מודרני עם בתים בסגנון יווני עתיק. האיסור על בניה מעל תשע קומות, בכדי לא להתחרות בגובה האקרופוליס, השאיר את אתונה ללא גורדי שחקים. לפיכך, כל קרקע פנויה משמשת לבניה, דבר המסביר את מיעוט הריאות הירוקות בעיר. אבל הגנים הקיימים, שמורים ומטופחים – תאוה לעיניים.



בדרך לאקרופוליס, עשינו חניית ביניים באצטדיון האולימפי העתיק של אתונה, בו נערכה האולימפיאדה הראשונה של הזמן החדש, ובו מסתיימת כל ריצת מרתון. רק לכשמתקרבים, ניתן לראות את היופי של האתר וגודלו. המקום נבנה על חורבות האצטדיון הרומי שהיה קיים במקום וששוקם מחדש.

המשכנו לאקרופוליס. כבר מרחוק ראינו את הפיגומים והעגורנים העוטפים את המבנים. האתר עובר שיקום ושחזור מחדש. כאתר תיירות, המקום מושך אלפי תיירים בכל שעה שהאתר פתוח. בתום הרצאתה המאלפת של ויקי, התפזרנו, כל אחד לעצמו או בקבוצות, לשיטוט באתר. מה אומר לכם, אנחנו לא מרכז העולם, כפי שאנחנו רוצים לחשוב לפעמים, ומציון לא תמיד יוצאת תורה (לפעמים יוצאים דברים אחרים). בכלל, מוויקי למדנו שהאקרופוליס אינו ייחודי רק לאתונה. בכל עיר בימי אתונה העתיקים, היה אקרופוליס, אולם רק זה של אתונה נשמר. האקרופוליס (עיר גבוהה, ביוונית), נבנה על הפסגה הגבוהה ביותר של העיר, ונועד לשמש כמקלט אחרון לתושבים במקרה של מלחמה. הפרתנון בפסגת האקרופוליס, מרהיב ביופיו, אולם יופי זה מועם במקצת עקב הפיגומים הרבים שעוטפים אותו כחלק מתהליך השימור.

החלק הרגלי מסתיים, וממשיכים בסיור הממונע בעיר. חנייה נוספת מול בית הפרלמנט, לצורך צילומים משותפים עם חיילי המשמר, שנראים כמו בובות עם התלבושות העתיקות. כל הבזק מצלמה גורם להם למצמץ, אבל מעבר לזה אף שריר לא זז על פניהם. לחשוב על זה כדרך של שירות צבאי, נו, שיהיה.

סיימנו את הבוקר הארוך בארוחת צהריים מוזמנת באחת ממסעדות העיר, שמתחת לאקרופוליס, במתחם שנקרא "הפלקה". בתום הארוחה חוזרים למלון לסיאסטה. אחר הצהריים איש איש לנפשו. הצוות של CHX מקדים צאתו לסאמוס. אנחנו הלכנו לאכול קבב מעולה במסעדה בפלקה. חוזרים למלון רגלית למנוחת לילה. לילה טוב, מחר יוצאים לסאמוס.



יום ראשון 15.6.08 – היום מתחיל לא רע. האנשים מתאספים בלובי בשעה היעודה, שמונה וחצי בבוקר. האוטובוס ממתין לנו במורד הרחוב, ואנחנו יוצאים לשדה – כשעה נסיעה. נפרדים מהאחראי על התיאומים ופונים למטוס. כל אחד תורם חלקו בהכנת המטוס. אני מבצע בדיקה לפני טיסה. מהעבר השני של מסלול ההסעה אנחנו מבחינים ביולי מתראיינת לאחד מערוצי הטלביזיה המקומית. ממתנינים שתסיים את הראיון וניגשים להודות לה ולהיפרד ממנה. כל אחד מאיתנו זוכה לחיבוק חם ממנה ונשיקה על כל לחי. לדברי יגאל, גם מעמד זה צולם וכנראה שעשינו כותרת בטלוויזיה המקומית.



בחזרה למטוס, דוחפים אותו מהעפר לשולי מסלול ההסעה, על מנת למנוע פגיעות אבנים במדחף, ונכנסים למטוס. כל אחד במושבו. אני מאחורי ההגה, אלפרד לימיני כסיוע בניווט, ויגאל מאחור לשמור על שנינו. מקבלים אישור התנעה והסעה, ויוצאים להתיישר על מסלול 21. אני פותח מנוע, המראה חלקה, אולם האף קצת כבד עקב משקל הדלק והציוד. אני מכוון לכיוון דרום, בכיוון כללי של KEA. מטפסים מעל אתונה לכיוון האצטדיון החדש (גרמן, תקראי ותפנימי) כנקודת ביקורת ראשונה, ומשם לעבר החוף לנתיב ה-VFR המתוכנן. בדרך מנסים לזהות את האתרים שרגלינו דרכו בהם אתמול.

קו החוף גם הוא מאחורינו, ואני מתיישר בגובה הרצוי. קביעת סל"ד, דילול תערובת, איפוס ג'ירו, ואני מוכן לניווט הארוך. לפנינו כשעתיים וחצי טיסה לכיוון KEA ומשם מערבה דרומית למיקונוס, והצפנה לכיוון סאמוס. עוזבים את תדר טאטוי, עוברים לתדר אתונה, המלווה אותנו כל הדרך עד לסאמוס. אתונה יודעים שהקשר עם סאמוס בעייתי, ומבקשים שנישאר איתם על התדר עד שניצור קשר עם סאמוס.

מזג האוויר בהיר למדי, אולם הלחות היחסית הגבוהה גורמת לעננות מעל כל אי, וערפילים מעל המים. קשה לראות את תמונת הנוף, אלא רק כשמתקרבים לאי.

בהתקרבונו למיקונוס מדרום, התבקשנו לעבור לתדר שלהם, ולדווח 10 מייל מזרחית להם. בנקודה זו שוב עברנו לתדר אתונה, ושוב התבקשנו להישאר איתם עד יצירת קשר עם סאמוס. הנוף בדרכנו כבר מוכר לנו. מרחבים אינסופיים של ים, פה ושם צצים האיים הבלתי מיושבים, באחדים מהם כנסיה בודדת בראש ההר הגבוה באי.

מתקרבים לסאמוס. כל הניסיונות ליצירת קשר נענים בדממה מוחלטת מהצד השני של הערוץ. רק כשהתקרבונו לאי הבנתי מדוע. השדה נמצא בתוך עמק מוקף הרים, ועל מנת להגיע אליו יש לעקוף את ההר מעל הים ואז לפנות צפונה. 10 מייל מהשדה ועדיין אין קשר, אנחנו שומעים רק את המטוסים שלפנינו, הגבוהים מאיתנו, משוחחים עם השדה. מדי פעם אני מנסה ליצור קשר. האי בטווח ראייה ואני מתחיל לשמוע קטעי משפטים. עוד כמה דקות חולפות, ונוצר הקשר. הבקר מתעניין במועד הגעתנו, ונענה שתוך מספר דקות. עוקפים את ההר לתוך הים, והנה השדה מונח לפנינו במלוא הדרו. מקבלים אישור לנחיתה על מסלול 09. אני שם את האף לכיוון המסלול, מבצע בד"ח לפני נחיתה. אזהרת הדפית לגבי רוחות צד וגזירות רוח נשמרו בראשי, ולפיכך שומר על מהירות גישה גבוהה יחסית. סיבה נוספת הייתה הרצון שלי לגעת לקראת הפינוי, כיוון שהבואינג שמאחורינו נשלח לבצע 360 בכדי לאפשר לנו לנחות. דו-קיום בצוותא. למרות החששות, הנחיתה חלקה וכך גם פינוי המסלול. אני מבחין מרחוק בקבוצה המטוסים שהקדימה אותנו, ושם פעמי אליה. דוד אייזנברג מועיל ברוב טובו לכוון אותי בתנועות ידיים. הגענו. כיבוי מנוע, התארגנות ליציאה מהמטוס, פירוק האביזרים שלנו, קשירת המטוס לשקי החצץ שהכינו עבורנו המארחים, וממתינים לתדלוק. נציגת התפעול מודיעה שנהג התדלוק יתפנה רק באחת ושלושים וממליצה לקחת אותנו בינתיים לטרמינל לכוס קפה. ואכן בשעה היעודה המתדלק מופיע, ונציג מכל מטוס הדורש דלק יוצא לרחבה. בינתיים מגיע גם המטוס האחרון, CGC שזכה לסיפור משלו (אנשי הצוות חשדו שמישהו פתח להם את המטוס ודיווחו לשלטונות, דבר שגרר חקירת שתי וערב של שעתיים, כאילו הם הפורצים). זהו, כולנו פה.

יגאל יוצא לתדלק ואני נשאר במשרדו של מנהל השדה, תוך שאני זוכה להרצאה חמורת סבר מפיו של המנהל מדוע עלינו לשלם אגרת נחיתה של 2 יורו. הבטחתי לו שלא נתמקח ונשלם את האגרה במלואה. אלפרד רוצה לעלות למגדל ולהגיש תוכנית טיסה למחר, אולם אנשי המגדל מבקשים לדחות זאת לבוקר המחרת כיוון שהם עמוסים. ואכן, הקשר רועש וגועש.

בינתיים, יגאל וראובן רז פורצים למשרד בסערה. המתדלק אינו מוכן לקבל את האישור המסחרי לתדלוק המטוס, ותובע תשלום מלא הכולל מס. לא עזרו כל טענותינו שבשדות האחרים טפסים אלו היו קבילים, ובהתאם קיבלנו את ההנחה בדלק. זה לא עניין של מה בכך, הפער מגיע לכשלושים אחוזים ממחיר ליטר דלק (1.6 יורו במקום 2.3). מנהל השדה מזעיק את מנהל המכס בשדה, האמון על הנושא, וגם הוא מסרב לקבל טפסים אלו. הוא דורש טופס חתום מקורית על ידי המנהל, ולא צילום. לדבריו, מי ערב לו שלא זייפנו את הטפסים? עכשיו לא הכסף דיבר מגרוננו אלא העלבון. הייתכן שטייסים ישראלים זייפו טופס שכזה? לא יעלה על הדעת! הצענו לו להתקשר לחברה המשכירה, להשאיר לו את מספרי הדרכונים שלנו, בכול מה שיחפוץ, אבל הוא בשלו. אנחנו מנסים להסביר לו שבקשתו בלתי אפשרית. הוא מבצע מספר שיחות טלפון וחוזר ומסביר שצר לו, אבל זה המצב. לאחר שעה של ויכוחים וניסיונות שכנוע, אנחנו מבינים שהרוח שלנו לא תעקור את ההר שלו, ונכנעים. משלמים את המחיר הנדרש, משלימים את הניירת הנחוצה, ויוצאים לאוטובוס הממתין לנו.

הסתיימה מערכה ראשונה ועכשיו פנינו למערכה השנייה. החברים, שהגיעו בינתיים למלון, מדווחים לאחור שבעלת המלון מסרבת להפעיל את המזגנים עבורנו. לדבריה, המיזוג מופעל רק בחודשים יולי ואוגוסט, ועד יולי נשארו עוד כשבועיים. ניסינו לבדוק זאת עם המלווה, שנשארה עימנו בשדה למאבק על מחיר הדלק, אבל לדבריה הניסיון לטפל בזה מול סוכנות התיירות המקומית, שארגנה עבורנו את המלון, לא צלח. מוטב לטפל בזה במלון. ואכן כך עשינו. אבל, החברים במלון לא רצו לוותר ופתחו בשביתת שבת שהכריז דוד אייזנברג, סירבו לקבל את המפתחות לחדרים עד שתובטח להם אספקת מיזוג. מסתבר שבעלת המלון נשברה והתחייבה להם שבעלה יטפל בנושא, רק אז נכנסו החברים לחדרים. אנחנו בינתיים בנסיעה לכיוון המלון. האוטובוס פורק אותנו בכביש הראשי. הגישה למלון צרה ופתלתלה, והאוטובוס אינו יכול להיכנס לשם.



הבטחה שמיניבוס של המלון יאסוף אותנו, לא מתממשת ואנחנו מתחילים לגלוש רגלית.

בכניסתנו למלון הוצאנו את הזעם שהצטבר בשדה על בעלת המלון, ודרשנו להפעיל את המיזוג. כנראה שמהוה בטון הדיבור שלנו הפחיד אותה והיא טרחה להגיב מיידית שבעלה כבר מטפל בזה. לא ידענו שפרצנו לדלת פתוחה. התפזרנו לחדרים. אני יוצא למרפסת ליהנות מהנוף ומהים שנשקף מולנו. חוף הים לא רחוק מאיתנו, למרגלותינו. המים הכחולים והרגועים משרים שלוה של תיירי נופש. כל הזעם והכעס נעלמו כלא היו. לא רחוק מאיתנו מתרוממים ההרים מעבר לגבול התורכי. שחיינים טובים יכולים להגיע לתורכיה בשחייה.

הצמחייה למרגלות המלון ממזכירה את הצמחייה בארצנו, הרבה עצי זית, פה ושם דקלים והרבה שיחי רותם.

יגאל יוצא לשכור משהו דו-גלגלי, ואני יורד לטבילה קצרה בבריכה, עם ניסיון לקרוא מעט בספר שהבאתי איתי. אבל זה נשאר בחזקת ניסיון. הברחשים שליד הבריכה מבריחים אותי במהירות חזרה לחדר. כנראה שנוסיף זאת לרשימת הסיבות מדוע לא לחזור יותר לכאן, כולל רמת החדרים שהזכירה לי את אכסניית הנוער מתקופת הטיולים של בית הספר. מאידך, חברים אחרים שחזרו מסיוור באי, טענו שזה אחד המקומות היפים שהגיעו אליהם. במיוחד, טוען הצוות של CHP, כמה פנינות הכוללות שיעור בבחוקי לנערים ברחוב, תיירת לבושת topless, וכנסייה בהכנות לחתונה.



את היום סיימנו בסיוור וארוחת ערב בנמל העיירה על שם פיתגורס, תוך ביקור בפסלו של פיתגורס, המצביע על האנך במשולש ישר זווית, ולאורך המרינה והספינות המתנדנדות לקצב הגלים.

זהו. המסע מתקרב לקיצו. מחר חוזרים הביתה.

יום שני 16.6.08 – בוקר. מתארגנים ליציאה. אני יוצא פעם אחרונה לצפות בנוף המרהיב הנשקף ממרפסת החדר. לאחר ארוחת בוקר דלה, עולים לרכב המלון המוביל אותנו במעלה הכביש, לאוטובוס הממתין לנו על הכביש הראשי. עיכוב קצר של אנשי הביטחון בשדה, עוברים דרך משרד מנהל השדה לסידורים אחרונים, ויוצאים למטוסים. אלפרד ויגאל עולים למגדל להגשת תוכנית טיסה, ואני שם פעמי למטוס ומכינו לטיסה.

בקטע זה לרדודס, אני בצד שמאל, יגאל לימיני ואלפרד מאחור. שק הרוח מצביע על רוח צולבת חזקה משמאל למסלול. אני מבקש אישור התיישרות והמראה, ומקבל. מאזנות לצד שמאל, פתיחת מנוע וריצה. הרוח החזקה מורגשת במהלך הריצה והניתוק, המטוס מנסה להיסחף לימין, ואני מנסה לשמור בכוח על ציר המסלול. בתחילת הטיפוס פונה דרומה ומטפס לגובה ההתחלתי שניתן לנו. מתחילים את התייב לרדודס בהתאם לתוכנית VFR שהגשנו. הנוף המוכר נשקף מסביב, הרבה ים ואיים הפזורים מסביב. שעה וחצי של טיסה עם רוח גב של כחמישה עשר קשרים, ורדודס נשקפת מולנו. על פי הוראות המגדל אני מבצע מעגל המתנה בנקודת DELTA, הנמצאת בניצב למגדל, מספר מיילים בים,



בכדי לאפשר למטוס נוסעים שבפיינל לנחות. המסלול מתפנה ואני שם את האף לכיוונו ונוחת. ברחבה ממתינים לנו אנשי אולימפיק האדיבים מהסיבוב הקודם, ומסייעים לנו בהתארגנות להמשך הטיסה, כולל התדלוק. רוח הגב שליוותה אותנו כל הדרך מסאמוס חסכה לנו מעט דלק. הניסיון בצריכת הדלק מת"א לרודוס, גורם לנו למלא את המיכלים עד גדותיהם. נותר לנו מעט זמן עד לשעה אחת, בה קבענו לצאת, ומנצלים אותו לארוחה קלה בטרמינל. בשעה היעודה, אוסף אותנו איש אולימפיק ומסיע אותנו חזרה למטוס. יגאל בצד שמאל ואני מאחור.

המראה חלקה, ויגאל שם את אף המטוס ישירות לוינגייט. לפנינו למעלה מארבע שעות טיסה, תלוי ברוח. אני מתרווח במושב ומנצל את השעות לנמנום קצר, קריאת הספר שעמי, והיכרות מעמיקה עם ה-GPS שלי. 180 מייל מחופי הארץ יגאל קורא לתל-אביב. עונה לנו קול בעברית, מריחים כבר את הבית. השעות עומדות לחלוף וחופי הארץ מתגלים למולנו. פנייה ימינה, אישור נחיתה משדה-דב, וגלגלינו נוגעים באדמת ארץ הקודש.

לאחר כיבוי מנוע, פונים לסידורי המכס וביקורת הגבולות, שלאחריהן אני ממריא להרצליה. אפילו לא היה צורך להשלים דלק במיכלים, רוח האף הייתה הפעם לטובתנו. עוד 10 דקות, ואנחנו בשדה הבית.

תם המסע המופלא הזה. 18.5 שעות על המונה. מסתיים לו ראלי נוסף, המשאיר טעם של עוד. לאן בשנה הבאה?

סוף דבר

כאן המקום לציין שחלק ניכר מההנאה נבעה ממאמצייהם של כל גורמי התיאום בשירותי הקרקע, החל מחברת התיירות בארץ, דרך הגורמים בנקודות השונות, המלווים/ות שהתאמצו להשביע את רצוננו, ולא פחות חשוב, ההיענות הנפלאה של כל חברי הקבוצה להנחיות השונות. עם אלה אפשר לעשות הכול. ותודה לאלה שסיפקו לי את התמונות המשובצות פה ושם, תמונות שבוודאי יעלו חיוך על פנינו, וריר לאלה שוויתרו הפעם. נתראה במטס הבא.

איציק מה-יפית
יוני 2008

