

המטס לכרתים 2009 – סיכום מסע

וכרגיל, הכול החל בטלפון, המכשיר המנדנד הזה, ממירב, מזכירת האגודה. "איציק" היא אמרה, "ראיתי שנרשמת למטס כרתים, מוכן לקחת?". היה ברור למה התכוונה. "...אבל..." ניסיתי, וללא הצלחה כמובן. וכך מתחיל המטס לכרתים אוק' 2009 בהזמנת אגודת התעופה המקומית בראשותו של יאניס.

עקב היכרותו האישית של אבי רוזנבוים עם יאניס, סיכמנו שהוא מטפל בכל נושא הזמנת החדרים. מתוך המבחר שהציעו היוונים, קבענו את מלון אסטוריה כמקום בו נשהה כולנו (למעט אלה שלא יהיו מוכנים לשלם 55 יורו לאדם בחדר זוגי – ולא היו כאלה).

ההרשמה בעיצומה, טבלת המשתתפים והנתונים מתחילה להתארך ואבי מנהל את הזמנת החדרים.

אבל, החיים הרי לא כל כך פשוטים. התאריך שנקבע למטס היה 4 לספטמבר. משום מה התורכים החליטו לארגן לעצמם את מטס "טרויה" באותו סוף השבוע המיועד, וכך המטס שלנו נדחה ל- 2 לאוקטובר עם הרבה התנצלויות של יאניס על "קשיים טכניים". מילא, אמרתי לעצמי, נזדיין בסבלנות חודש נוסף. חששתי מבלגן ברשימות המשתתפים עקב הדחייה והעובדה שהמועד החדש נופל על סוכות. להפתעתי כי רבה, למועד החדש נרשמו פי שניים מטוסים ואנשים – 15 מטוסים ו- 49 איש ואישה, מספר מפתיע בכל קנה מידה. וכך יוצא לדרך מטס כרתים 2009 כשהצוות שלנו מונה את יואל רנד, יוסי ברקאי ואנוכי על המטוס 4X-CEU.

יום שישי 2.10

יוסי אוסף אותי מביתי בדרך לשדה בהרצליה. CEU ממתין לנו עם הציוד הימי הנדרש, חרבת שמן שביקשנו, ולאחר בדיקה שבועית. במסגרת חלוקת קטעי הטיסה, יוסי אחראי להעברה לשדה דב. אנחנו מקדימים במקצת, והמגדל מסרב בכל תוקף לאפשר לנו הנעה והסעה לפני השעה שבע וחצי, שעת פתיחת השדה. לא נורא, מאפשר לנו להתארגן ללא לחץ ולהפנים את העובדה שאנחנו יוצאים לטיסה בת כמעט שש שעות מעל הים.

השעה היעודה מתקרבת, נכנסים למטוס ויוצאים לשדה דב לביקורת דרכונים ושאר הרישומים הנדרשים. 15 דקות חולפות ואנחנו בעמדת החנייה של שדה דב. כל המיועדים ליציאה משדה זה בשלבי התארגנות כאלה או אחרים. יוצאים למרכז התפעול לרישום הנדרש, אוספים את המידע המטאורולוגי הממתין לנו, וחוזרים לטרמינל לבידוק הביטחוני וביקורת הגבולות. מצחיק לראות את התור שאנחנו עומדים בו ולאחר מכן הבידוק הביטחוני. כנראה שקב"ט משרד התחבורה חושש שהנוסע במושב האחורי של הצסנה ינסה לחטוף אותנו. לא נורא, מראש החלטתי שאני לא מתעצבן במטס (מתוך ניסיון של המטסים הקודמים).

יצאנו למטוס, השלמת דלק, לבישת אפוד ימי, ואנחנו מוכנים ליציאה. אני מאחורי ההגה, יוסי לימיני ויואל מדייל (מכין ודוחף אספקה קדימה) מאחור. שלא ישמע יומרני מדי, אבל הקטע לרודוס הינו פשוט ומוכר לנו ממטסים קודמים ולפי כך מרגש פחות, במיוחד לאור העובדה שצפויות לנו 4 שעות די משעממות מעל הים התיכון. ומאידך, שלא יהיה ספק, המתח קיים. טיסה בחד-מנועי מעל הים היא לא חסרת סיכונים. לא ברור באיזו רוח ניתקל ומה תהיה המהירות הקרקעית. במסגרת ההכנות שביצענו, סימנתי על המפה את ה- PNR (Point of No Return). הנקודה בה אם נגיע אליה בין שעתיים וחצי לשלוש שעות טיסה, אנחנו פונים לפאפוס לתדלוק.

בעמדת המתנה לפני מסלול 03, מקבלים את ברכת הדרך של דליה, הנוחתת כנראה עם חניך. המראה שגרתית. המטוס קצת כבד ומטפס די לאיטו. הוראות היציאה היו שפיים 800 – וינגייט 1,500. במעבר הקשר מת"א לפלוטו אני מבקש אישור ליציאה ישירה ל- APLON, פלוטו מאשר ומעביר אותנו לפיקוח ת"א. הם לא מבינים איך אישרו לנו יציאה ישירה ל- APLON, ומבקשים שנמשיך צפונה בהתאם לתוכנית הטיסה המקורית שאושרה, עד שיבדקו את בקשתנו. לאחר מספר דקות, ותזכורת שלי, פיקוח ת"א חוזר ומודיע שהסטייה תואמה עם ניקוסיה ומאושרת. אני מפנה את החרטום לכיוון המיועד שמח וטוב לב. חסכנו כחצי שעת טיסה ודלק בהתאם. במצבים מסוימים זה בהחלט עשוי להיות קריטי. מטפסים ל- 6,500 רגל תוך שאני נלחם בהגה לשמור כיוון. הראות גרועה ביותר, מעין דוק של אובך מרוח לפנינו וקשה להתמקד באופק לייחוס. אני לא



מוריד את העיניים ממכשירי הטיסה בכדי לשמור על כנפיים מאוזנות, טיפוס וכיוון. לאחר ההגעה לגובה וההתיישרות, קל יותר לשמור על מצב אף, מה עוד שהשמיים התנקו בינתיים בגובה שלנו. הדממה בקשר מופרעת מדי פעם על ידי 4X כזה או אחר המצטרף לאזור הבקרה ואני מזהה את החברים שיצאו לפנינו ואת אלה המשתרכים מאחורינו.

הזמן חולף לאיטו, נקודת ה - PNR מתקרבת. בדיקת זמן הטיסה וכמות הדלק במיכלים מאפשרת לי לפלוט אנחת רווחה. הגענו לנקודה לאחר שעתיים טיסה ויותר ממחצית הדלק

במיכלים. הרווחנו 170 יורו דמי טיפול (Handling) בפאפוס. מכאן ואילך הכול עובר חלק ובנעימים. ואל הדייל מושיט מדי פעם מאחור בקבוק מים או כריך שהכין עבורי.

רדוס באופק. מכוון לנקודת ה - BRAVO VFR ומשם, לאחר אישורו של הפקח, גישה ישירה לנחיתה על מסלול 25. בגישה הסופית אני קצת גבוה ולכן מבצע S. גם חיתחתי הרוח לא מקילים על הגישה. בסופו של דבר הגעתי לזברה בגובה ובמהירות המתאימים. נחיתה, הסעה לרחבה. מיכלית התדלוק כבר ממתינה לנו, אבל עכשיו מתחיל הריטואל המוכר מנחיתות קודמות במקום - עלות הדלק. לא אלאה את הקוראים, אולם הפיתרון נמצא ביוזמתו של איציק לחובר, שמצא את הנייר הנדרש לקבלת הדלק ללא מס (מחיר לו זכאים מטוסים המופעלים על ידי חברות מסחריות והפער בינו לבין מחיר לבעל מטוס פרטי עומד על כשלושים אחוז). אולם בזה לא נגמר. חברת הטיפול המקומית דורשת 80 יורו מכל מטוס. כיוון שהמארח שלנו - יאניס, הודיע לי שאנחנו פטורים מאגרות ודמי טיפול, אני מתקשר אליו בבקשת סיוע. יאניס מחליף כמה מלים עם המקומיים והמחיר יורד ל - 40 יורו. החלטתי לא להמשיך בוויכוח. בינתיים יוסי ויואל עולים למגדל ומגישים תוכנית טיסה. הריטואל נמשך. עכשיו אנחנו נדרשים שנבצע ביקורת דרכונים וביטחון, למרות שתואם שנבצע זאת בכרתים. גם כאן לא עזרו ניסיונות השכנוע שכבר מאוחר. השלטונות דורשים ביקורת דרכונים וביטחון בנמל הכניסה הראשון שדורכים בו. שוב נאלצנו להיכנע לדרישת השלטונות (דבר שבדיעבד הסתבר כנכון לעשות, משום שהתהליך בכרתים היה ארוך למדי), וכשזה הסתיים חזרנו סוף סוף למטוסים, שעתיים לאחר הנחיתה. מכינים את הדפיות לקטע הטיסה הבא ויוצאים לדרך. יוסי מטיס, אני לימינו ויואל תומך מאחור.

המגדל מנחה אותנו לטוס ישירות ל - ALIMIA במקום לצאת דרך DELTA, היסכון של כחצי שעת טיסה. מאפסים את ה - GPS בהתאם, ויוסי מטפס לנקודה. משם ממשיכים לנקודה הבאה - DIA, נקודת הכניסה להרקליון לטיסות VFR. חולפת שעת טיסה נוספת כשהשמש בעיניים, דבר המקשה מאד על איתור השדה. בהתקרבו ל - DIA, הבקר המקומי מכניס אותנו ישירות לצלע הסופית למסלול שבחרנו עקב כיוון הרוח - 12. מנסים לאתר את השדה. השמש בעיניים והעובדה



שיוסי ואני נוחתים שם לראשונה, מקשים על איתור השדה. בשלב מסוים, די קרוב לשדה, אנחנו מזהים אותו ועכשיו מחפשים את קצה מסלול 12. במרחק די קצר ממנו מאתרים אותו ויוסי שם את אף המטוס בכיוון אליו. הרוח הצולבת מקשה על הנחיתה אולם לבסוף אנחנו על הקרקע, ולאחר כמה קפיצות נדבקים לקרקע ומסיעים לרחבת החנייה, שם ממתינים לנו כל אלו שהגיעו בטיסה ישירה מארץ. מרגש לראות 15 מטוסי 4X בשתי שורות ברחבה. המארח ציפה לכמות כפולה של מטוסים מקומיים, אולם אלה אכזבו אותנו, הגיעו רק 4 מטוסים מקומיים. המיכלית מתקרבת לעברנו. כשמתברר מחיר הדלק הגבוה מאד שהמקומיים



דורשים (שלושים אחוז יותר מאשר ברודוס), אנחנו מחליטים לתדלק רק כעשרה גאלון שיספיקו להשלמת הכמות הנדרשת להחזירנו בבטחה לרודוס.

המארח, יאניס, מגיע, מוסר לנו את הוואוצ'רים למלון וגובה את התשלום עבורם. אנחנו צועדים לעבר האוטובוס המתין לנו. לכשמגיעים האחרונים, אנחנו יוצאים למלון - אסטוריה - במרכז העיר. לאחר התארגנות קצרה בחדר, אנחנו יורדים לתדרוך וקבלת פנים של מועדון הטיסה המקומי. נאומים קצרים שלאחריהם ארוחת ערב. בתדריך נמסר לנו שעקב מזג האוויר הסוער הצפוי

מחר, מתבטלת הטיסה ל - SITIA והאירועים המתלווים אליה, ובמקומה צפוי לנו סיור ממונע באי. כמו שנאמר, כל תוכנית הינה בסיס לשינויים. לאחר ארוחת הערב יוצאים מספר חברים לסיור להכרת השטח במרכז העיר. לי נגמרו הסוללות, אני עולה לחדר וצונח באפיסת כוחות על המיטה. לילה טוב הרקליון.

יום שבת 3.10

כפי שדווחנו בתדריך, אכן מזג האוויר הורע. שכבת עננים כיסתה את האופק וראשי ההרים.



המארח המיומן תיאם לנו יום סיור באוטובוס לחופו הדרומי של האי. כיוון שיאניס ראה את עייפותנו כי רבה, הניח לנו לישון והיציאה לדרך נקבעה לשעה עשר. הרשנו לעצמנו להתפנק במיטה עד מאוחר יחסית ולהצטרף לכל יתר הקבוצה לארוחת בוקר מצוינת. האוטובוס המתין בחזית המלון בשעה היעודה ואיתו מדריכת הסיור - ויקי. היעד הראשון היה אתר ארכיאולוגי בשם FASTOS. בדרך לשם למדנו על האי, תכונותיו המופלאות ומעלותיו. כתושבת מקומית, ויקי התגאתה ב - 35 מיליוני עצי זית על האי וב - 25 ק"ג שמן זית תצרוכת שנתית של כל תושב באי. כמו כן למדנו על הכובשים שעברו בתולדות האי עד מלחמת העולם השנייה.

הידעתם, למשל, שהוונציאנים היו כובשי האי בזמנו, ואשמים חלקית עד היום בזה שההרים קרחים מעצים שהיוו פעם יערות על מורדות ההרים? או על 1500 זני צמחיה באי? עכשיו גם אני יודע.

הגענו לאתר. חלקנו ירד עם ויקי להרצאה וסיור לקפיטריה להתרענן על כוס קפה או בקבוק בירה.



אני מניח שכל אחד נהנה מבחירתו שלו.

ממשיכים הלאה. היעד הבא הינו חוף רחצה בחופי הדרומיים של האי, מקום הנקרא MATALA. מפרץ מדהים שבאחד מאגפיו צוק מלא כוכים ששימשו בעבר למגורי אנשים. לפי ויקי, בשנות השישים דרו בכוכים הללו הפים. נו, ראיתי מעונות טובים מאלו (מזכיר את קפדוקיה, לאלה שהשתתפו במטס לתורכיה לפני מספר שנים). לאורך החוף פזורות טברנות ללא סוף, והמים - שקטים, צלולים ומזמינים. להזמנה שכזו לא מסרבים. נכנסנו לבגדי הים שהכנו מבעוד מועד, וקפצנו למים. איזה מים קרררררררים. אין ספק, החיים טובים. מבליים סוכות על החוף.

בשעה היעודה פסענו לטברנה לארוחת הצהריים שהוזמנה עבורנו באדיבות מועדון התעופה המקומי. המנות זרמו זו אחר זו, ובקצב, שבסיומן הרגשנו כמו אוזים מפותמים. בין מנה למנה קלחו השיחות סביב כל שולחן וכוסות היין הורמו. אבל גם ארוחה זו הסתיימה ועשינו פעמנו לאוטובוס בחזרה למלון למנוחה קלה. יאניס הבטיח לנו ערב של פולקלור מקומי ויין טוב. אני מצפה לזה בקוצר רוח.

יאניס הבטיח – יאניס מקיים. בשעה היעודה האוטובוס מתייצב בחזית המלון ולאחר נסיעה של כשלושת רבעי השעה הגענו לטברנה. בכניסה המתינו זוג בלבוש מסורתי וחמור מקושט. כל הנכנס זוכה לחיבוק מהשניים, שהונצח על ידי צלם מקצועי. את התמונות מצאנו מאוחר יותר על לוח, וניתן היה לרכוש כל תמונה בעלות של 5 יורו.



הטברנה, מבנה גבוה ובו שורות שורות של שולחנות שסביבם הסבו התיירים, ובמרכז המבנה בימה רחבה, שמאחוריה הנגנים היו כבר בעיצומה של מוזיקה יוונית. התיישבנו במקומות שהוקצו לנו. התזמורת המשיכה במוזיקה היוונית, המקפיצה את הרגליים אם רוצים ואם לאו, ולהקת רקדנים החלו לקפץ לעבר הבמה בריקודי עם יוונים ומקומיים. בחוץ המתינו שולחנות עמוסים תקרובת. אכן, מזמן לא אכלנו. אין ספק, אוכל טוב, יין לא רע, מוזיקה מקפיצה וחברה משובחת עושים את החיים (במקרה זה – את הערב) לטובים. הערב הסתיים ואנחנו מוסעים אחר כבוד חזרה למלון. חצות, גם מוצאי השבת חלפו להם. מחר יום עמוס נוסף. ושוב לילה טוב הרקליון.



יום ראשון 4.10

מתעוררים מאוחר, אבל לא מאוחר מדי שנחמיץ את ארוחת הבוקר. במסגרת "כל תוכנית בסיס לשינויים", שינוי התכנון להיום כולל סיור ימי, הפעם מרשים יותר – שייט, רחצה בים ו – B.B.Q. בשעה תשע האוטובוס עוזב את המלון בדרך לעיירה בשם Agios Nikolas, עיירת נופש ציורית המשתרעת במורד ההר, עם בתי מלון יוקרתיים הפרוסים עד קו המים. ממנה, ללא עצירה אנחנו ממשיכים לתחנתנו הראשונה – מעגן הספינות בעיירה Elounda. הספינה – Blue Star תלווה אותנו כל היום ותהווה עבורנו בסיס צף. יוצאים לדרך.

היעד הינו האי SPINALONGA המוכר לכל קוראי הספר "האי של סופיה" – אי המצורעים, רבע שעה הפלגה מהמעגן. לפני היותו כזה, הוא היה מבצר החולש על המפרץ. האי הפסיק להיות אי המצורעים לפני כחמישים שנה ומאז הוא עומד בשימונו. השלטונות הפכו אותו למעין מוזיאון אבל



לא רואים שום ניסיון לשימור המבנים העתיקים העומדים בו, וחבל. הסיור הרגלי סביב האי ארך כשלושת רבעי השעה, ועוד היה הסיפק בידנו לשבת כמה דקות בקפיטריה המקומית על כוס בירה.

בשעה שנקבעה חזרנו לספינה ליעדנו הבא – האי KOLOKITHIA, אי קטן ושומם לחלוטין, שהמים הצלולים הנושקים לחופו הפכו אותו לחוף רחצה אקסקלוסיבי. לחוף נהדר זה מביאה חברת הספנות את נוסעיה, במסגרת השייט, לרחצה ול – B.B.Q.

כבר מרחוק, בעודנו משייטים לכיוון המעגן, הבחנו

בעשן המיתמר מהאסכלה הענקית (מנגל, ליודעי דבר) הבנויה על החוף ועליו נצלה הבשר שעוד מעט יוגש לנו. אנחנו, ועוד שכמותנו שבגדי הים שלהם ארוזים בתיק, פונים אל בין העצים שעל החוף להחליף בגדנו לבגד רחצה. לא מעט עיניים פזלו לכיוון משום שגם התיירות הצרפתיות (או כל בנות לאום אחר שהיו על הספינה) התעטפו במגבת בעת ההחלפה רק בכדי לצאת ידי חובה. מערומיהן הציצו מבעד לאין-מגבת ומגנטו את מבטי כל המין הזכרי. המים הצלולים היו קרים מעט, אבל השחייה בהן בהחלט מרעננת. עבורי הספיקו עשר דקות של המים הקרים והנהדרים הללו, ויצאתי לחוף להתחמם מעט.

מרחוק נשמעה ההזמנה לארוחת הצהריים. במטבחון הספינה קיבל כל אחד מגש עם צלחת ירקות ועליה חתיכת סטייק שלא נחתך בקמצנות כלשהי. עלינו לסיפון, כל אחד מצא פינה או פוזה שיאפשרו לאכול כשהמגש על הברכיים או כל סידור אחר, תוך שהספינה מתנועעת לקצב הגלים. אבל, כפי שהבחנתי, שום דבר לא מנע מאיתנו לטרוף את אחד הסטיקים הטובים שאכלתי מעודי. קינחתי בבקבוק בירה. הפטפוטים קלחו עד השעה היעודה להרמת העוגן (תרתי משמע). חוזרים לחוף. כל דבר טוב מסתיים בסופו של דבר. אנחנו, המעופפים בדרך כלל בשמים, בילינו נהדר יום שלם בשייט על מימי כרתים. האוטובוס ממתין לנו ליד המעגן, ואיתו הגשם שהחל לרדת לפתע, הוכחה מדוע היה צריך לשנות את התוכנית של היום. בדרך חזרה עוצרים לכוס קפה והתרעננות ב-Agios Nikolas. סוף נהדר ליום מושלם.



בכדי להודות לקוסם יאניס, אנחנו מתכנסים בחדר הכנסים של המלון לנאום תודה של ירון והענקת דגלון וסמל האגודה לו ולעוזרו הנאמן – ניקוס. מראה פניו של יאניס לאחר קבלו את הדגלון מצביע על התרגשות גדולה בה הוא שרוי. לפתע נאלמו הבדיחות מפיו והוא ישב ללא תזוזה. לקראת סיום אנחנו מעבירים לניקוס את תוכניות הטיסה חזרה ארצה וטופסי ה-Gen Dec, ומתאמים את מועדי היציאה של שתי הקבוצות. קבוצה ראשונה היוצאת לארץ דרך רודוס/פאפוס ו-CDH הממשיך לסנטורני, תצא מהמלון בשבע וחצי, והקבוצה השנייה, היוצאת ישירות לארץ, תצא מהמלון בשעה תשע ושלושים.

הערב, לשם שינוי, אין תכנון למסעדות או טברנות, ואנחנו יורדים לעיר בקבוצות שהתאגדו אד-הוק. היום יום בחירות ביוון, ומול המלון, שכאמור ממוקם בלב העיר, מתאספת קבוצה גדולה של תומכי אחד המועמדים לראשות הממשלה. הרעש בחוף של צופרי האוויר, צופרי המכוניות, מפלטי האופנועים והחזיזים, בלתי יתואר, ולנו כזרים גורם אפילו לסבל. אנחנו נמלטים לכיוון המעגן הוונציאני, מוצאים מסעדה שקטה ושם חוגגים את סיום היום והמטס על כוסית אוזו וקערת סלט יווני. בחזרנו למלון, הרעש והמהומה רק הלכו והתעצמו. תומכיו של הזוכה בבחירות חגגו ברוב עם, רעש ומהומה. סגירת החלונות הפחיתה במעט את הרעש, אבל עדיין מתקשים להירדם. מחר חוזרים הביתה.

יום שני 5.10

הקבוצה הראשונה יוצאת בשעה שנקבעה לאוטובוס בדרכה לשדה. יאניס עוזב לפנינו בכדי לוודא שכל התיאומים ליציאתנו מושלמים ושרירים. ניקוס מלווה אותנו ומוליך אותנו לביקורת דרכונים ובדיקת ביטחון. הביטחוניסטים, כדרכם, לא מחמיצים הזדמנות להצדיק את שכרם, מפשפשים בטפסים שהוגשו להם ומדקדקים על קוצו של יוד. לאחר עיכוב קל גם זה מסתיים לפנינו למטוסים. אלה ממתנים לנו נקיים ושטופים לאחר הגשם של אתמול. מתכנסים לצילום קבוצתי אחרון, וכל צוות פונה למטוסו להכנות והתארגנות.

כל מטוס, בזמנו הוא, מניע ויוצא למסלול 30. הרשות ניתנת ויוסי פותח מצערת, יואל מסייע מימין ואני יועץ מאחור, ומתחילים להתגלגל. מקבלים נתיב דרך PAXIMADI ו- AVGO לרודוס. יוסי מטפס לגובה המרשה, ולפנינו כשעה ומחצה של טיסה עד שרואים את חופי רודוס. הבקר המקומי

מוביל אותנו לעם הרוח של מסלול 25 ויוסי מנחית את המטוס ומסיע לעמדת המטוסים הקלים. בעמדה ממתינה לנו מיכלית התדלוק להשלמת הדלק הנחוץ לחזרה לתל-אביב. התיאום המוקדם של יאניס ביטל את הצורך ב - handling ותשלומי אגרות, וביקורת הדרכונים בכרתים מנעה את



הצורך בבזבזי זמן לסידורים הללו ברודוס. אין צורך לצאת לטרמינל. יוסי מטפל בתדלוק, יואל ואני מטפסים למגדל לוודא שתוכנית הטיסה להמשך דרכנו שרירה ובתוקף, דבר שסייע לנו בהמשך הדרך.

הכול מוכן. יוצאים לקטע הטיסה האחרון בדרכנו לתל-אביב. יואל משמאל, אני לימינו ויוסי מדייל מאחור. ממריאים ומקבלים את הנחיית הבקר לפנות שמאלה ל - BRAVO ומשם ישירות לנתיב ארצה.

יואל מטפס לגובה 5,500 רגל והמטוס משייט מעל קבוצות העננים הפזורות אי-פה אי-שם בנתיב. הים

למטה נראה די רגוע ומבהיק בצבע הכחול העמוק שלו. כמעט ולא רואים אוניות בדרך. יוסי הדייל דוחף מדי פעם פרוסת לחם כפרי שלקחנו עימנו או חטיף אנרגיה שהבאנו מהבית. השעה שעת צהריים והבטן דורשת את שלה. אני דוחף לאוזני את אוזניות ה - MP3 שלי ושומע להנאתי את



יצירותיהם של שוברט ומוצרט כאשר ברקע קולו של הבקר היווני ואחר כך הקפריסאי. לאט לאט מצטרפים בקשר החברים שהמריאו אחרינו ובשלב מסוים גם הקבוצה השנייה שיצאה מאוחר יותר.

בחולפנו את ALKIS תמה תקוותי למסע שקט ארצה. הבקר הקפריסאי מדווח לנו שזיהוי תל-אביב (Tel-Aviv Identification) הודיעו לו שלא יקבלו אותנו כיוון שאין ברשותם את תוכנית הטיסה שלנו ואנחנו לא מוכרים להם. יואל שואל את הבקר אם ברשותו כן קיימת תוכנית הטיסה שלנו, ונענה בחיוב. אם כך, מה הוא מציע, הבקר נשאל. תשובתו הייתה פשוטה: "כל עוד אתם במרחב שלי

אני יכול לסייע לכם, כולל נחיתה לביירות. אתם רשאים להמשיך בנתיב ולבדוק באוויר מה קורה, אולם עליכם להשאיר מספיק דלק שיביא אתכם לנחיתה בקפריסין במידה והביירותים שלכם לא יעלו יפה". מחליטים לקבוע את APLON כנקודה שאם עד אליה לא מקבלים אישור נשים פעמנו לפאפוס לנחיתה וטיפול באישור הנדרש.

אני מנסה לקרוא לזיהוי תל-אביב, אולם המרחק גדול מדי, למעלה ממאתיים מייל והם לא קולטים אותנו. מנסה שוב ושוב, מחליף בין המכשירים, אולם ללא הועיל. לפתע שומעים את 4X-CLL מדבר עם הזיהוי. אני קורא לו ומבקש שישמש כממסר איתם. מתברר שבמטוס יושב ניר אושרוביץ, והוא נענה ברצון לבקשתנו ומתווך בינינו לבין הזיהוי. הפיקוח מסרב שוב ושוב בטענה המוכרת. העלבון שלנו גדול מאד. מולדתנו לא מכירה בנו ומסרבת לקבל אותנו על אדמתה, תחושה שכל מסורב בוודאי מכירה היטב. ובצד המעשי, שוב הבלגן של הבקרות שלא העביר, או שמישהו לא קיבל, את תוכנית הטיסה שלנו, שעוד ברודוס ווידאנו שיצאה כראוי. אני מציע לניר לבקש מהזיהוי לנקוט בתהליך הזיהוי המקובל ואכן יואל משדר דרך ניר את התשובות לשאלות שנשאל. מתבקשים להמתין, ולאחר מספר דקות נשמע קולו של ניר המודיע שאושרנו. אנחנו מודים לניר ופולטים אנחת רווחה. חסכנו 170 יורו הנדרשים בכדי לנשק את עפרה של פאפוס, דיון מורט עצבים עם היחידה, וייתכן עוד לילה בניכר (מה שכנראה לא היה נורא כל כך).

ממשיכים בדרכנו, חולפים את נקודת 200 המייל הנדרשים ומשדרים שוב לזיהוי. הפעם נשמע בקשר קולה הצלול של היפיפייה התורנית ביחידה, המאשרת לנו מיידית להיכנס.

ממשיכים בנתיב, עוברים בין הבקרות, מנמיכים ומופנים להקפות באזור 12. יאיר גיל עם הקוץ שלו, המהיר מאיתנו, מצטרף לנחיתה בשדה דב ומקבל עדיפות בהתאם.

סוף סוף מגיע תורנו ויואל מפנה את המטוס לעבר השדה, בנתיב מעל הרצליה, ונוחת. יוצאים לחילוץ עצמות, ריקון שלפוחיות וביקורת גבולות, הכול בשקט ובשלווה. אנחנו כבר בבית, לא? התהליך כולו נמשך דקות ספורות ואנחנו חוזרים למטוס. את המסע הזה אני מסיים בהעברת המטוס להרצליה. עמוסים בחוויות ובשיזוף נהדר של פרצופינו, אנחנו נוחתים ומסיימים את המסע.

התכנון למסע הבא מתחיל, השאלה רק לאן?

סוף דבר

הרשו לי מעט נימה אישית. הסיכום הזה הינו סובייקטיבי לחלוטין ואינו מהווה יומן מסע כרונולוגי פורמאלי של כל פעילות של כל אחד ואחד במסע שלנו. הוא משקף את תחושותיי והתרשמויותיי בלבד.

כשהתגבשה רשימת היוצאים למטס, לא מעט מהשמות היו עלומים לגבי, חלקם מכרים ותיקים יותר או וותיקים פחות ממסעות קודמים או מפעולותינו המשותפות. לפתע הפכו השמות העלומים הללו לפנים ופרצופים, נוצרו היכרויות וידידות כזו או אחרת. למדתי שאלי הסב מקצועו מבוגר טכניון לבוגר משפטים, ששלום מעשן סיגריה אחת בלבד ביום, שמיקי לא עומד בפיתוי של מים כחולים וצלולים וצריך לבדוק את קרקעיתם, ששרה מאושרת מטיפולה בנוער חריג, שאהרון ידו בכל ויד כל בו, שיאיר מוכן לתרגם עבורי את השיר "מה-יפית" מפולנית לעברית, שרינת ומשה צעירים בנפשם יותר ממרביתנו, שאלישע הוא אחיו התאום של זה שחשבתי שאני מכיר משרותי הצבאי, שיגאל כנראה לא יעמוד בפיתוי וישקול הוצאת רישיון, שאהוד היה מכונאי מטוסים ונשאר מכונאי מטוסים למרות עיסוקיו הנוכחיים. ואלה שלא הזכרתי, זה פשוט מכיוון שאני מכירם זה מכבר ומסווג אותם כ ידידים למסעות וטיסות מקדמת דנן.

ולא נוכל לסיים מבלי להכיר תודה ליאניס ועוזרו ניקוס, שהקדישו לנו ארבעה ימים (שלא נזכיר את ההכנות המוקדמות לבואנו), ימים שעברנו היו מופלאים, ימים שלא ציפינו שיעניקו לנו חוויות שכאלו, והכול מבלי שהכירו את מרביתנו מקודם, ובמימון שלהם.

תודה יאניס, תודה ניקוס.

ואתם ידידי – אוהב את כולכם, אלה שהזכרו ואלה שלא. מקווה לראותכם גם במטס הבא.

איציק מה-יפית



אימייל	סוג מטוס	מטוס	שם	מס'
el_si@netvision.net.il		4X-AIJ	אבי רוזנבוים שוש כהן נוגה כהן ויאולט כהן	1
ensys@netvision.net.il	COZY	4X-OYG	יאיר גיל בועז טרודלר	2
aklrm@netvision.net.il sinai@mct.co.il	BE-24	4X-DZM	אקלר משה אריק סיני שרה זיכרמן ענת הודסמן	3
anathud@gmail.com soga@zahav.net.il	C-414	4X-CMS	חסון שלום אורית חסון פסטרנק ירון פסטרנק מיקי סמואל אלי גרונדשטיין ורדה גרונדשטיין	4
jeting@barak.net.il shimon_shani@yahoo.com	C-172	X-CHL4	אטינג יונתן שני שמעון ענבל אטינג	5
aaron@bos-telecom.com	SR-22	4X-CWW	אהרון שנריק גדעון חווה	6
mayafit@inter.net.il yasibarkai@hotmail.com yoelrina@014.net.il	C-172	4X-CEU	מה יפית יצחק ברקאי יוסף רנד יואל	7
izharn@netvision.net.il	MOONEY	4X-ARO	ני יזהר מוטי קפלן יאיר ני עמוס ני	8
shay@spce.co.il hermon55@zahav.net.il	PA31	4X-CIG	פופר שי אהוד חרוסוקי רינת נבות אביבה אבן חנה שגן משה טלמור משה נבות דוד קומפורטי	9
reuven.elias@gmail.com danora18@gmail.com shuki@peles.co.il	PA32	4X-ANS	ראובן אליאס דן שלזינגר יהושוע גדות אלישע פרי שלומית פרי	10
ilachover@iai.co.il alfredfr@012.net.il	C-172	4X-CDH	לחובר יצחק פרויליך אלפרד	11
amnonk1@gmail.com gashri_r@netvision.net.il ynon.raz@gmail.com	C-172	4X-CGC	קרופניק אמנון רון גישרי רז ינון	12
ofer_d@netvision.net.il elevin@avion-systems.com	CESSNA 172RG	4X-CHP	דגן עופר יגאל בן שמחון ליון אהוד	13
shaked@sls.co.il	PA-34	4X-AGO	אבי שקד	14

yaron@efratpuri.co.il			ירון אפרת ליר יצחק	
Raviv.david@gmail.com	PA-28	4X-ANE	דודי רביב אילן רביב	15