

מסע אל ארץ התורכים

טרם יבשו דמעותי לשמע הבשורה שהמטס לכרתים נדחה וכבר אני מקבל דרישת שלום מתורכיה. הזמנה לסוף שבוע תעופתי בעיירה צ'נאקאלה (Cannakale) השוכנת בצפון מערב תורכיה, לחוף ימת מרמריס ומול מיצרי גליפולי. השדה הקטן ליד העיירה קבל לצורך האירוע מעמד של "שדה בין לאומי".

ההכנות החלו מיד. יעל אשתי החלה "ללמוד" את האזור ולארגן את המנהלות. אני ו CCG התחלנו בהכנות האופרטיביות. להזכירנו, לטיסה מעל תורכיה נדרש אשור מיוחד. פקס עם פרטי הטייס, המטוס והנתיב נענה בדרך כלל באותו יום וללא בעיות מיוחדות. לצורך נחיתה נדרשים גם צילומי מסמכי המטוס, הבטוח ורישיון הטייס. גם כאן התשובה אינה בוששת לבוא. עצה מעשית קטנה – רשמו את מספר האשור בסעיף 18 בתכנית הטיסה. הדבר יכול למנוע בעיות, כפי שיסופר בהמשך.

ציוד החרום במטוס נבדק וכמובן ששתי חגורות הצלה נפסלות (על ידי מגם). הסירה והאחרות נמצאו תקינות. עדכון זלמנסון, רשום ההגעה באתר הבטחון של משרד התחבורה, מזג אויר ותכנית טיסה נבדקים, מוכנים ומוגשים. המטוס נבדק ונמצא תקין ומוכן לטיסה, וכך גם אני.

בבקר היציאה יום ו' 4/9/09 אני מצלצל כמנהגי למרכז תאום לוודא שהתכנית אמנם שודרה ואין בעיות. וזה אמנם המצב.

האדמיניסטרציה בשדה דב לוקחת זמן קצר ואנחנו יוצאים לטיסה.

במסגרת ה CRM שלנו אנחנו מקיימים תדריך קצר לפני ההנעה. יעל אחראית לניהול הדלק, מעקב בג'י.פי.אס. 2, לדפיות, המפות ולמנהלות (אוכל שתיה ושרותים) ואני... לשאר.

הטיסה שגרתית. וינגייט ישירות לאפלון ותוך מספר דקות על ידי פקוח תל אביב ישירות לאלקיס. אני מעדיף לטוס לפי VFR כאשר מזג האוויר מתאים. אין סלוטים, אין בעיות בהגשת תוכנית הטיסה והגמישות לקצורים ושנויים גדולה בהרבה. מטפסים ומתייצבים בגובה 6,500 רגל הטייס האוטומטי לא מתלונן ואנחנו משייטים במזג אויר נפלא במהירות קרקע של כ 175 קשר וצורכים 7.5 גלון לשעה לכל מנוע. רודוס מתקרבת במהירות וממנה אנחנו פונים לנתיב G 80 שמוביל אותנו דרך בודרום, קושה - דאסי ואיזמיר לצ'נאקלה. עד כאן ללא בעיות מיוחדות למעט בעיות קשר על ערוץ ה VFR של איזמיר. אני מגלה שוב שישנן מספר בקריות טיסה בתורכיה שפשוט אי אפשר להבין מילה היוצאת מפיהן. מה עושים? מבקשים שוב ולאט ובסופו של דבר קולטים.

מתקרבים לצ'נאקלה (LTBH) וכאן מחכה ההפתעה הגדולה. CCG אומר הפקח, לא קבלתי את תכנית הטיסה שלך, אתה לא יכול לנחות. אני משיב שהגעתי מישראל לאירוע ולא הייתה לי שום בעיה עם תכנית הטיסה. בצע רתוקים מעל השדה בגובה 3,000 רגל אומר הפקח ואני אתקשר עם איסטנבול. לקח לי כארבעה רתוקים (16 דקות) להגיע להברקה. מספר האשור שלי הוא CAG-9790 אני אומר לו, מה דעתך שאנחת, אבוא למגדל ונברר את העניין שם. הבחור משתכנע ואנחנו נוחתים ומסיעים לרחבת החניה. כאן "מתנפלים" עלינו 3 חברה, מכוונים ודוחפים ובסופו של דבר אנחנו חונים וחוסמים 3 מטוסים אחרים. אני יוצא ומסביר להם

שאי אפשר לחנות ככה וכאן מתגלה השקט והרוגע של התורכי הממוצע. אל תדאג יהיה בסדר, כולם ייצאו ואף אחד לא יישאר כאן הם אומרים בנחת. הדלק מגיע מיד ותמורת תעריף צנוע של € 2.60 לליטר ממלאים בשמחה את המיכלים. המארגנים שעם אחד מהם קשרנו קשרים עוד טרם הגיענו, מתנצלים על המחיר אך מבטיחים שאנחנו פטורים מכל תשלום ואגרה אחרת. במגדל אני מציג את הסליפ של תכנית הטיסה ואמנם מסתבר שמישהו שכח לציין בין הנמענים את שדה ההגעה (נעם הרטוך, מנהל מודיעין טיס ברש"ת בודק את המקרה).

ברחבה חונים כ 40 מטוסים, רובם חד מנועיים, "בסדר תורכי מופתי". ביציאה ביום ראשון מתברר שאמנם לא מתעוררת שום בעיה, ה"דחפנים" עושים את מלאכתם ביעילות וחביבות ואיש לא מתעכב. את המכס והמשטרה לא בדיוק ראינו אבל נציג "ממוסך" של משרד הבריאות מדד לנו את החום (לא בשיטה התורכית) והחתים אותנו על טופס הצהרת בריאות.

כאן אולי המקום לומר מספר מלים על ארגון והיקף האירוע.

האירוע נערך על ידי קלוב התעופה של איסטנבול ובעזרתה האדיבה של ידידתנו יולי קלפאטיס יו"ר Iaopa היוונית. משרד החינוך והתרבות, נכון משרד החינוך והתרבות, התורכי נתן חסות וממון לאירוע והשר אף השתתף בארוחת הערב שנעלה את המטס. היו כמה נותני חסות אחרים שהעיקרי שבהם, טייס מקומי בעל יקב, כרמים ושדה תעופה פרטי הממוקם בלב הכרמים.

הרכב המשתתפים היה מפתיע. 50 ואולי 60 יוונים, כ 40 תורכים שתוגברו בערב האחרון על ידי כ 50 אורחים מאיסטנבול שהוזמנו על ידי "פרהט" הטייס/יין המקומי, זוג גרמנים שהגיעו בפייפר PA – 22 קולט מודל 1945, זוג פולנים, זוג אנגלים, זוג מפורטוגל עם שני בנים ולצערי רק זוג אחד מישראל וחבל. העלות היחידה למשתתפים הייתה בית המלון. כל יתר ההוצאות, והיו רבות, מומנו על ידי המארגנים. הסדר היה מופתי. מתנדבים רבים סייעו בידי המשתתפים באינפורמציה, הכוונה ופתרון בעיות. אוטובוסים קטנים עמדו לרשות המשתתפים והסיעו בנוחיות וברווחה אל בתי המלון ולאירועים. וסוף סוף נגיע לתכנית.

מיד לאחר ההגעה נלקחנו עם עוד כמה "מגיעים" לבית קפה בעיירה, שם חכו כבר המקדימים. לאחר כבוד קל הוסענו בלווי מדריך מקומי לבקר בעיר הקדומה טרויה. את הלנה לא פגשנו אבל את סוס העץ שככב בסרט הידוע ראינו וכן את העיר העתיקה על ששת תקופותיה. אפילו אנחנו שמורגלים באתרים ארכיאולוגיים עתיקים התרשמנו מהממצאים ומצורת החשיפה והשמור. לאחר כשעתיים הוסענו לאחר כבוד אל הנמל, שם עלינו עם האוטובוס על מעבורת שתוך 45 דקות העבירה אותנו לאי לא גדול Bozcaada, שרוב שטחו תפוס על ידי בתי קפה, מסעדות, שוק נמל וגם מבצר. גולת הכותרת של האי היא חופי הים ואמנם את יום השבת בלו רוב המשתתפים ברחצה ושזוף.

בית המלון אליו הגענו היה בלב האי בתוך עמק מקסים כשבחצר הרחבה מסתובבים בחופשיות אווזים תרנגולות ועיזים (אף אחד מהם לא הופיע על צלחתנו, ככל שאני יכול להעיד). החזירים היו קטנים ונוחים והאווירה משרה שקט רוגע ושלווה.

ההסעה לארוחת הערב לא אחרה להגיע ועם שקיעת החמה מצאנו עצמנו ישובים ליד שולחנות ארוכים על רציף ליד הנמל ביחד עם מאות רבות של נופשים ומבלים במסעדות ובתי הקפה. הארוחה הייתה לפי מיטב המסורת התורכית. לא אלאה בפרטים ולא אגרה את בלוטות הרוק שלכם. השתייה כמובן כדת וכדין. אוזו, ראקי ויין נשפכו כמים וקריאות ה"לחיים" בכל השפות הזהדו לאורך כל הערב. לקראת חצות התנדנדנו אל האוטובוסים לקראת שנת לילה מלווה בגעיות וקריאות של בעלי החיים הסובבים אותנו.

בבקר המחרת, במקום רחצה בים שבמקומותינו לא נחשבת כאטרקציה, צעדנו יעל ואני מלווים בזוג הגרמנים אל העיירה (מרחק של כ 4 ק"מ). על אף כל מאמצנו לא הצלחנו לסייר בעיירה במשך יותר משעה מבלי שנגיע שוב למקומות שבהם כבר עברנו. זהו כנראה טיבן של עיירות/כפרים קטנים. לעומת זאת התמקמנו היטב בבית קפה קטן מתחת לעץ ענף ולגמנו תה בניחותא ובכמויות.

לקראת ערב הוסענו למסיבת קוקטייל וטעימת יינות. עוד אנחנו נוסעים בין הכרמים והנה נגלה לעינינו שדה תעופה. דשא קצוץ קצר, אורך של הרצליה ורוחב של בן גוריון. ברחבה ליד המסלול חונה מטוסו של פרהט ולידו מבנה המשמש ביתו ומשרדיו. איזה חיים! לשאלה מדוע לא נחתנו אצל פרהט, נענינו שהאזור הוא אזור אמונים סגור של חיל האויר ופרהט קבל אשור מיוחד להקים את השדה ולהשתמש בו (מעניין איך?). איש מלבדו לא רשאי להיכנס בטיסה לאזור.

למקום הגיעו כ 150 איש שנהנו מטעימות היינות של פרהט וחטיפים קלים לפני ארוחת הערב. השדה היפהפה בלב הכרמים, האירוח הנפלא וירח מלא שעלה במזרח השרו אורה של רוגע ונינוחות על כולנו. להפתעתנו נתקלנו פתאום ב"נזאן". בחורה תורכיה מאיסטנבול, חברתו המוסלמית של חבר נוצרי המתגורר בציריך. חודש לפני כן פגשנו את שניהם בזאדר שבקרואטיה במסגרת מטס אחר. מי אומר שהאהבה לא מנצחת? אבל זה כבר ספור נפרד.

ארוחת הגאלה נערכה במלוננו. האווזים לא הוזמנו ובדרך פלא גם לא הגיעו. שוב לא אכנס לפרטי הארוחה שהייתה בעיקרה "על האש". תזמורת מקומית הנעימה את הערב בשירי עמים ומקומו של "הבה נגילה" לא נפקד כמובן. נאומי הברכות והתודות על ידי השר ויושבי ראש האגודות סכמו את המטס שבאמת היה יוצא דופן מבחינת ההכנה, הארגון, הסדר והבצוע.

למחרת חזרנו באוטובוס/מעבורת לשדה התעופה. ביציאה כמו בכניסה לא היו בדיקות ולא שאלות. ההתארגנות ליציאה לקחה דקות ושוב אנחנו באויר.

הדרך חזרה הובילה אותנו לבודרום שם בילינו שלושה ימים (למנוחה!?) ומשם בטיסה שגרתית באותו נתב בגובה 7,500 רגל לארץ. אגב אגרת נחיתה וחניה ל 3 ימים הסתכמה ב 45 € וההנדלינג על ידי צ'לבי נגמר אחרי מו"מ ב 69 € (במקום מחיר הפתיחה של 187 €).

בסה"כ טסנו כ 1,500 מייל ב 9 שעות, כולל 2 נחיתות. צריכת הדלק הממוצעת הייתה 15.5 גלון/שעה ובסה"כ קרוב ל 530 ליטר.

זול? לא! כסף? מאד!