



סיפור מטס

סיפור המטס הזה שונה מכל סיפור מטס קודם. זה לא שלא היה כיף, היה. זה לא שלא נהנינו, נהנינו. זה לא שלא כל מטוסינו חזרו בשלום לבסיסם, חזרו. אבל בכל זאת המטס הזה היה שונה. היו קצת פשלות. היה אירוע תעופתי. אבל הכל נגמר טוב.

כמו לכל מטס גדול, את המטס הזה התחלתי להכין לפני כחצי שנה. היעד – מונטנגרו – נבחר כבר מזמן. בשנים האחרונות אנו טסים לבלקן, והיה ברור שמונטנגרו הוא היעד הבא: היינו בבולגריה, במקדוניה, בצפון יוון, בקרואטיה, ולכולן אנו רוצים לחזור. כל אחת יפה מהאחרת, כל מטס משאיר טעם של "עוד".

בשנה שעברה טסנו לאוכריד – פנינת הבלקן, בקצה הדרום מערבי של מקדוניה. היה נהדר, מרהיב. הן הנפים הגיאוגרפיים והן האנושיים. בגלל הכבישים הבעייתיים ויתרנו אז על אזור סקופיה וקניון מטקה, והחלטנו לעשות את זה השנה. בנצי מאיר – מדריך טיסה ותיק שטס בשנים האחרונות הרבה בסקופיה, ניאות להצטרף למטס, עקב רצון שלי להרחיב את חוג משתתפי המטסים הבינלאומיים של אגודת התעופה, ולאפשר לטייסים חסרי נסיון להצטרף לחוג הנהנים מהמטסים של אגודת התעופה. לצערי בסוף מסיבות אישיות בנצי לא יכל להצטרף. עופר דגן נכנס בכל מרצו הבלתי נדלה והתחיל לטפל בנושאים הקרקעיים: בתי מלון, הסעות, מסלולי טיולים קרקעיים, הדרכה.

כמות הנרשמים הייתה מרשימה וגדולה: 14 מטוסים וכ- 40 משתתפים!! דבר שחייב את עופר בהכנות מיוחדות: לא בכל מלון אפשר למצוא חדרים לכזאת כמות של אנשים, וצריך אוטובוס בגודל מלא שיכיל גם את הנהג והמדריך והמזוודות.

לצערנו, שוב, הרסו חלק מהמבטלים לרציניים – ובסוף נשארנו קבוצה גדולה, אך קטנה יותר, תקועים עם אוטובוס גדול ובתי מלון רבים שיכלו להיות אופציה טובה – לא היו אופציה עבורנו. הקונסול של מונטנגרו בישראל התלהב מהמטס, ובמונטנגרו חיכו לנו. קבלת הפנים שתוכננה – בהשתתפות בכירי תעשיית התעופה המתפתחת במדינה הקטנה והמרהיבה – התמוססה עקב זמן רב שלקח לצוותים לצאת מהשדה. בכל זאת הייתה פגישה מעניינת, תמונה קבוצתית קטנה והרבה כבוד שרוחשת המדינה וקרברניטיה לישראל בכלל ול-AOPA ISRAEL בפרט.

המרחק למונטנגרו (כ- 1100 מיילים ימיים) הצדיק טיסה של עוד 182 מיילים ימיים כדי לראות את הפארקים המדהימים של קרואטיה, וגם כדי להגדיל את פרק הטיסות במטס. בכל זאת זה מטס, ועל פי התבנית שפותחה עם השנים, במטס השנתי הגדול רצוי שיהיו 2-3 מוקדים עם טיסות ביניהם, וזמן טיול בהם: המעבר בשדות תעופה, גם אם הוא יעיל, גוזל שעות רבות ומתיש את המצטרפים ואפילו חלק מהטייסים, ולכן אין לעשות זאת כל יום ועדיף אף פחות.

וכך נסגר התכנון על טיסה לסקופיה, בילוי של יומיים בעיר ובקניון מטקה הסמוך, המשך לחלק העיקרי – מונטנגרו, ובילוי של 4.5 ימים במדינה היפהפייה, המשך לזאדאר בקרואטיה ובילוי של יומיים שם, חזרה לארץ עם ריכוך של יומיים בקורפו.

היו כאלו שתכננו לצאת לחלק מהתקופה, מסיבות שונות. לסיבה העיקרית: מגבלת ה DI השבועי, נמצא פתרון עם הרבה רצון טוב של רת"א בשיתוף אגודת התעופה, דבר שאפשר ל- 3 מטוסים נוספים לצאת לתקופה כולה.

אבל, כרגיל: כל תכנית טובה היא בסיס לשינויים....

ערב היציאה

כאמור, תכניות זה דבר טוב אבל לחיים נפש משלהם....
 כיוון שרצינו להגיע עד סקופיה ביום הראשון, תכננו להמריא מוקדם. לצורך כך סוכם שאעביר את המטוס ביום רביעי בערב לשדה דב. כמובן שלמטוס הייתה תקלה, עבדנו מארבע וחצי עד שמונה וחצי. השדה כבר נסגר והמטוס נשאר בהרצליה. תוך כדי עבודה על המטוס הגיע טלפון מסאמוס: צפויה מחר שביתה ביוון.....
 אתם מרגישים את ההרגשה שהתכנית שעמלת עליה קשות חודשים רבים מתחילה לקרוס? אני כן.
 סיימנו את העבודה על המטוס והתחלנו בסדרת טלפונים ליוון. להבין מה מתוכנן קשה מאד. אחד אומר שביתה כל היום, השני אומר מ 12:00 עד 15:00 והשלישי מ 14:00 עד 17:00. מה נכון? מי יודע? מחפשים את ה NOTAM וזה רק מגביר את הבלבול. בינתיים כבר 21:30, צריך להודיע לאנשים שישינו את השעה בשעון המעורר.....
 סוכם עם הסוכן ברודוס שבשעה 8:30 בבוקר מתקשרים אליו כשאנו מוכנים להמראה מיידית והוא נותן את האישור הסופי. אפשר אולי ב 8:00? לא... אני לא אהיה בעבודה לפני 8:30.....

היום הראשון

בבוקר מוקדם בודקים שוב את ה NOTAM, את מזג האוויר, ומתגבשת דרך פעולה. נטוס לרודוס ושם נחליט אם להעביר את הזמן עד אחרי השביתה של 3 שעות ולהתקדם לסאמוס, או נישאר ערב ברודוס. למחרת נמשיך לסקופיה.

בדרך לשדה כמה טלפונים אחרונים. מוודאים שהמירשה ידוע לכולם. הסירה, החגורות מוכנסות אחר כבוד למטוס. התנעה, הסעה, בדיקות ובאוויר בדרך הקצרה מהרצליה לשדה דב. נחיתה, הסעה וכבר מתחילים לראות את יתר הצוותים ולהרגיש את אווירת המטס.

נפגשים בטרמינל, חיוכים מאוזן לאוזן. כולם מחייכים ואני חושב על השיחה של 8:30 עם אלכס מרודוס. ומה אם יגיד אתם לא יכולים לבוא? ומה אם יגיד תגיעו עד 12:00? ומה ומה ומה? מחפש חלופות, חושב על מי אפשר להתקשר? אולי נבקש מנשיא AOPA HELLAS (שהחליף את יולי) להתערב? האם יוכל לשנות משהו אם יש שביתה? ומה יעשו האיטיים יותר? כולם מחייכים ואני מספר בדיחה אבל הראש טרוד.

מגיע 8:30. ליתר דיוק 8:29:45: עד שנחייג יהיה 8:30..... הטלפון מצלצל ואלכס לא עונה. מילא, לא יכולת לפני 8:30, אבל אמרת 8:30 – למה אתה לא עונה?! טוב נחכה 10 דקות וננסה שוב. 8:34 ואני מנסה שוב. כשאלכס עונה אני מרגיש כמעט כמו היילרי כשכבש את האוורסט. מה קורה? "תצאו, תגיעו עד 14:00 השביתה היא מ 14:00 עד 17:00". יוצאים!! הודעה לחברה וקדימה למטוסים.

סיבוב אחרון סביב המטוס. סוגרים דלתות. נחגרים. בד"ח. "שדה דב בוקר טוב, AQM התנעה לרודוס VFR". AQM להמתין לפני התנעה. ממתין. אמנם 8:45 אבל כבר חם. מתחילים להזיע. 8:50 "שדה דב יש חדש בקשר ל AQM? "בודקים". 8:55 "שדה דב AQM – AQM אנחנו לא מכירים מירשה שלכם. ברור, איך לא. אבל כל הלילה הייתי בטלפונים עם מודיעין טייס?! שיניתי את שעת היציאה לכל המטוסים. איך זה שחלק מכירים וחלק לא? בבוקר וידאתי שוב. מה קרה? מודיעין טייס: אנחנו שולחים שוב. מחכים עוד 5 דקות. "שדה דב AQM יש חדש?" לתל אביב קונטרול אין מירשה שלכם". אבל מודיעין טייס לפני עשר דקות שלח שוב! חכו עוד כמה דקות. 9:15 הזיעה זורמת. מצלצלים ל Tel Aviv Control. אתם בטוחים שאתם AQM? לא להאמין.... תיכף נצא נסתכל אם זה מה שכתוב על המטוס.... בודקים. עוד 5 טלפונים למודיעין טייס, עוד 3 לבקרה תל אביב ועוד 3 פעמים עם המגדל, כמעט שעה של ישיבה במטוס, ומקבלים אישור התנעה..... "היה בלבול בגלל הטיסה שלכם מהרצליה לשדה דב".....
 כל העצבים נרגעים, הפרופלור מתחיל לצנן את הזיעה הניגרת, וההחלטה להתלונן ולטפל בזה כשנחזור – נשכחת עוד טרם היציאה מהארץ (חבל, כי עוד הרבה חברים "יזכו" במקלחת הזאת טרם יציאה).

הטיסה לרודוס שגרתית, הבחירה ב FL085 התגלתה כטובה עם רוח גב קלה במקום רוח אף מסורתית ביציאה, מזג האוויר נהדר והסלט היווני מחכה. מדי פעם נכנס לרשת עוד מטוס מהמטס שיוצא מהארץ, ומפלס ההתלהבות עולה ועולה. הסטינג הנהדר ממריא ומצטרף מחיפה, והכל נראה וורוד. רודוס מגיחה לאט לאט והתחושה הנהדרת של תחילת מטס משתלטת. מעבר מעל העיר חיפה, פיינל, נחיתה מושלמת והסעה לרחבת ה GA ללא follow me מחזקת את התחושה שאנחנו כמעט כמו בבית.

התדלוק מתבצע במקביל לדיון עם אלכס. השביתה אכן מ 14:00 עד 17:00. מחכים למטוס האחרון. עכשיו כבר 13:30. לא ניתן לצאת מהמרחב של יוון לפני הסגירה. הפתרון המתגבש בכלל לא נורא: נעביר כמה שעות במסעדה בשדה, לסקופיה לא ניתן להגיע לפני חשכה ואין רוח בסאמוס – אז נעשה לילה בסאמוס. פיתגוריו תמיד מסבירה פנים, על אחת כמה וכמה כשאין רוח. חברי מועדון הטיסה של רודוס ניגשים לשאול מה זה הארמדה הנחמדה הזאת ומקבלים את הדגלון הראשון של המטס. קורנים מאושר הם מביאים לנו כרטיס ביקור ומדרבנים לפנות בכל עניין שיהיה לנו.

המסעדה שאינה יותר מסנק-בר לא מצליחה להרוס את התחושה הנהדרת המיוחדת כל מטס. השעון נע בקצב איטי ונעים משלו, אווירת החופש והשקט מתערבבת עם ניחוח ורעש המטוסים, וכמו שאמר מאיר אריאל ז"ל – "טרמינל ז'ה טם איי לאב יו טרמינל בלה מיה".

מבררים שוב תחזית לסאמוס. רוח קלה מעוררת חשדות לגבי אמינות הדיווח, אבל טלפון למגדל מבהיר שאכן זה המצב. וכך מתודלקים ושמחים ממריאים לסאמוס. אחרי שכולם נוחתים, מעבר מהיר דרך משרד סוויספורט והחוצה מהשדה. הדילמה של רכב שכור מול מונית מצדיקה כמה דיונים אבל נהג המונית שמארגן במהירות מלון פשוט נקי ובמרכז פיתגוריו, כמו גם 2 מוניות נוספות, סוגר את הדיון ותוך דקות מגיעים למלון. קבלת החדרים מהירה ובמקביל מתקבלת התשובה לשאלה הכי חשובה בכל מלון בעולם: יש wireless !!!

רחצה מהירה ויוצאים לחפש מסעדה. זאת מתגלה במרחק 70 מטר מהמלון, על החוף, ומסתברת כטובה. עם בטן מלאה עושים עוד טיול קצר בטיילת הנהדרת וחזרה למלון. לא יודע למה, אבל יש לי תחושה מוזרה שאם לא היה wireless במלון הסיבוב היה ארוך יותר.....

היום השני

ארוחת הבוקר במלון הפתיעה לטובה אבל מה שיותר הפתיע זה היעדר הרוח! שוב בדקנו ב GPS אם אנחנו באמת בסאמוס. אי אפשר לערער: אם ה GPS אומר סאמוס ועל הטרמינל כתוב סאמוס אז כנראה אנחנו באמת בסאמוס. לפני היציאה מהמלון מעבר אחרון על הנתיב לסקופיה, אוירה נהדרת של ביחד ושל טיסה. המעבר בשדה היה מהיר יחסית למדינה מנוממת על סף שביתה. במגדל שמחו מאד לקבל את דגלון המטס. הנתיב שרצינו אושר וכל בקשה שלנו נענתה בחיוב. רוצים להקיף את האי ממזרח – אין בעיה. המראנו והתחלנו להצפין.



נופי הים האגאי ואייוו תמיד יפים בפרט כשיש ראות. ההקפה של סאמוס חושפת כמה אנחנו מפסידים כשרואים רק את פיתגוריו ולא מטיילים באי כולו. חיוס ממש מרהיב. הנתיב שבחרנו (MES-LUPIS-FSK-DISOR) שהוא הקצר ביותר לסקופיה, הרחיק אותנו מלסבוב היפה ומלימנוס המשעמם, אך העביר אותנו מעל חצי האי אתוס המרהיב ביופיו, בדרך צפונה אל הרי Baba המפרידים בין מקדוניה היוונית למקדוניה המקדונית (או FYROM כפי שיוון מתעקשת לקרוא לה). עוקפים ממזרח את CTR סלוניקי, והנופים המיוערים שתולי האגמים – פשוט מרהיבים. נקודת החצייה DISOR נמצאת בקצה הצפוני של אגם Doiran עם או בלי i בסוף, תלוי אם ביוונית או במקדונית. הנתיב מ DISOR מוביל ישירות לסקופיה בניגוד ל RUGAS שהיא נקודת היציאה או לחילופים כניסה עקיפה לסקופיה ע"פ דפית IFR. הטיסה בנתיב הישר מ DISOR לסקופיה עוברת במעיין עמק שמשני צדדיו הרים גבוהים ומרשימים.



מתקרבים לסקופיה, עוברים מ Skopia Radar ל- Skopia approach. המטוס שלנו, המוביל את השיירה ובפער מסוים, חווה חוויה מעניינת שמסתיימת בנחיתת חירום בסקופיה. על כך בפרק נפרד.

מה שכן אני רוצה לספר זה על בואינג 737 שעומד מיושר בתחילת מסלול והטייסת מחכה בסבלנות 10 דקות עד שנסיים לדחוף את המטוס לפינוי המסלול!! בעצם למה אני מתפלא? כמה טלפונים לחוקר הראשי, בעל המטוס, הטייס הראשי ולבנצי מאיר שמיד נותן שמות וטלפונים חשובים.

המטוסים מתרכזים לאט לאט בסקופיה. פקידת מכס חמורת סבר שכוועסת על כל העולם בגלל טמטום שלה שכמעט גרם להרס של מטוס, אינה מצליחה להעיב על הנעימות בשדה הבינלאומי של סקופיה. הבוס שלה, שריד מהתקופה הקומוניסטית, חמור סבר ואינו דובר אנגלית – אינו מייצג את המדינה הנהדרת והאנשים החמים והנעימים הנמצאים בה. מעבר מהיר בביקורת הדרכונים ומתחילים לטפל ברכבים השכורים. זמן קצר אחרי זה כבר במלון. חלק מהקבוצה יוצא לאכול בעיר וחלק אחר מתחיל לטפל במטוס עם התקלה.

מטוס עם תקלה

אנחנו בתחנה הראשונה במטוס. מחכים לנו במונטנגרו, הפארקים של קרואטיה מחכים לנו, קבוצה גדולה של מטוסים תלויה בנו. ולנו אין מטוס. ברור לחלוטין שגם אם התקלה תתוקן היום, סגירת התקלה ושחרור המטוס לטיסה זה עניין של יומיים שלושה. במקרה הטוב. היום יום שישי, רת"א – זה רק יום ראשון, וביום ראשון אנחנו אמורים לטוס לטיוואט במונטנגרו, שם מחכים לנו כל צמרת התעופה במדינה. טוב. יהיה בסדר (כל כך ישראלי.... לרוב ביטוי טיפשי שמבטא הרבה דברים רעים, אבל לעיתים כמו עכשיו – טוב!) נצטופף ביתר המטוסים, ניעזר באלו שמגיעים ביום ראשון. יהיה בסדר....

מגיע למלון צוות עם טכנאי ראשי (וגם מדריך טיסה בכיר) וטכנאי נוסף. אני לא מאמין. איפה אנחנו? ארה"ב? גרמניה? הטכנאי מגיע עם בלוק כתיבה ומתחקר ביסודיות מה הרגשתי, מה היה. רושם כל פרט. בסיום יש התחלה של דיאגנוזה, אבל לא אומר. מבקש לשמוע לחוד את הטייס השני: אולי הוא זוכר פרט נוסף. שוב שעה של תחקור יסודי ומקצועי. בסוף אומר שיש לו הערכה ומספר אותה. נשמע הגיוני. צריך לגשת למטוס. קל לדבר אבל קשה לעשות: הכניסה לשדה אורכת כשעתיים. הם ממש לא מורגלים בסוג פעילות כזה. בסוף נכנסים למטוס. כמה בדיקות ראשוניות, אימות הדיאגנוזה והתחלת גיבוש דרך פעולה. על כך כאמור בפרק נפרד.

מה שכבר חשוב להגיד זה שפגשנו קבוצת אנשים מדהימה, מועדון אוהבי טיסה, שדה של תעופה כללית במיטבה, דאייה, צניחה חופשית, אולטרלייט עם ביצועים של F16, 5000 שניות סנקה 4 ועוד. הכל על דשא.

אחרי סיום ענייני המטוס יושבים במועדון ונהנים מהאווירה הנהדרת. החברים לא עוזבים אותנו ולוקחים אותנו למסעדה מצוינת בעיר, ולא עוזבים אותנו עד 1 בלילה בחזרה במלון.

היום השלישי

ביום זה תוכנן טיול לקניון מטקה, וקצת בעיר עצמה.

כיוון שהחברים התלהבו כששמעו על המועדון וכיוון שקניון מטקה סמוך למועדון, הוחלט לנסוע למועדון ומשם מי שירצה ייסע לקניון ומי שירצה יישאר.

הגענו למועדון והתקנאנו: איך במעט אמצעים אפשר ליצור גן עדן: כמה מתקנים מתנפחים וכמה שולחנות וכסאות בין העצים והילדים חוגגים ונהנים. דאוניס באוויר, צנחנים, אולטרלייטים ומטוסים. מוזיקה, שתייה ואוכל – בקיצור הפנינג.

התחלנו בסקירה שניתנה לנו על מצב התקלה במטוס – ושוב התמלאנו קינאה. איזה סדר, איזה מקצועיות. אולי בכל זאת אנחנו בגרמניה? ע"פ המחירים כנראה שלא....

הטכנאי למד את הספר בלילה ובא מוכן היטב, כשהדיאגנוזה הראשונית אומתה. כמה בדיקות קצרות ויש הוכחה. גם התיקון פשוט אבל צריך אישור של רת"א לגעת במטוס. מקצועיות אמיתית. ללקק את האצבעות ולמות מקנאה.

אחד מהחברים חשק בסיבוב באחד האולטרלייטים המתקדמים המקומיים (למרות שהוא עצמו הגיע בכלי מתקדם מאד), ואנחנו זכינו בתצוגה שלא הייתה מביישת את אושקוש. במחיר מצחיק. אחרים טסו בדאון בנופים ותנאי דאיה מצוינים. חלק יצאו לטיול בקניון מטקה. וחלק טיפלו במטוס. אבל לא רק: כבר בערב הראשון ראינו כמה ססנות בהאנגר. בבוקר שאלתי האם ניתן לשכור את אחת הססנות ומה נדרש לקבלת ולידציה להטסת מטוס מקדוני. התשובה שוב הפתיעה והזכירה את נורבגיה: הסמכות נתונה למדריך בכיר אם השתכנע לגבי רמת הטיסה שלך ואם השתכנע לגבי הכרתך את המרחב. ולשכור את הססנה? למה לא? והנה נולד הפתרון להמשך המסע. אז עשיתי טיסת "ולידציה": אחרי 5 דקות הוא אמר "הבנתי, בוא נטייל"....

היה יום נהדר. גילינו מקום מקסים, אנשים נהדרים ופנינה תעופתית. כמעט בלי אמצעים, בלי כסף, אבל עם המון אהבה, שדה דשא כייפי ואווירה.

סיכמנו על מחר בבוקר, נפרדנו מהחברים, וחזרנו לעיר. עופר מוליך אותנו בעיר כאילו נולד וגדל בה. די מהר מטפסים על הר ששולט על העיר וממשיכים ברכבל המוביל לצלב ענק מעל העיר שנראה למרחק של עשרות קילומטרים ובלילה מואר ומציין נקודה ברורה שנראית מכל פינה בעיר. מנצלים את ההמתנה לרכבל בחזרה בעיקר כדי להגיד כמה מילים על הגברת המקצועיות שלנו בעיקר בנושא נדב"ר – כי הלוא מטס הוא לא רק טיול אלא גם מכשיר חשוב ביותר להגדלה ניכרת של מיומנות הטייסים.

חוזרים לעיר, עופר מוליך אותנו בקטעים היפים של העיר המרהיבה, ובסוף מתיישבים במסעדה שנראית טוב אבל מאכזבת מאד יחסית לזאת של אתמול בערב.



מטס מונטנגרו: הימים הרביעי עד השמיני.

בסוף היום השלישי הוסיף לנו המדריך המקומי אפשרות נוספת לטיסה לטיוואט: טיסה מעל קוסובו (למרות שמוגדרת כ- no-fly-zone). זאת בנוסף לנתיב שתיכננו מעל אלבניה. בבוקר עופר לקח את הצוות של הססנה המקומית (קראנו לה daddy על שם אות הקריאה שלה: Z3-DAD) לשדה המקומי וחזר לקחת את יתר החברים לשדה הבינלאומי. נפרדנו מהמקומיים החביבים לא לפני שביטלנו המראה כדי להוציא איזה זבוב שבחר לעשות את שנת הלילה בצינור הפיטו שלא כוסה. אחרי 12 דקות טיסה נחתנו בשדה הבינלאומי ולשמחתנו ראינו שיתר הצוותים הגיעו. הגשנו את תכנית הטיסה, ביקורת דרכונים, ואנחנו בדרך לטיוואט, מונטנגרו.

טיסה מרהיבה. לא פחות. פסגות מושלגות, למטה אגמים ונהרות שוצפים, הכל ירוק. נהדר. חלק מהצוותים בחרו בנתיב המקורי שתוכנן מעל אלבניה. אנחנו רצינו לטוס בהלוך מעל קוסובו ובחזור מעל אלבניה. אחרי טיסה של כמה דקות מעל קוסובו הופנינו לכיוון אלבניה ולמרות שמסלול הטיסה קצת התארך – נהנינו מאד. נופים מהממים. מתקרבים למפרץ קוטור והנופים היפים מתחלפים ליפים יותר. מפרץ קוטור מרהיב. חופי הים האדריאטי יפים מאד. בקשר מנסה הפקח של טיוואט להתמודד עם 9 מטוסים שנפלו עליו בבת אחת בנוסף לאיירליינרים, ובסוף כמעט מתייאש ומתחיל לבלבל אותו קריאה. אבל החברה מסתדרים ועוזרים לפקח וכולם נוחתים בביטחה ובסדר.

כרגיל עשינו טעות והודענו מראש שננחת ב 12:00. זו אכן הייתה שעת הנחיתה, ולכן כל המשלחת המכובדת שבאה לקבל את פנינו חיכתה שם ב 12:00. המשלחת כללה את סגן ראש רת"א שלהם ועוד 2 בכירים וכן את מנהל שדה התעופה בטיוואט, בניצוחו ובאירגונו של קונסול מונטנגרו בישראל. התחלנו להתארגן, לתדלק ולסדר את המטוסים, והם קצת איבדו סבלנות וביקשו שנצא איתם.



בסוף קבלת הפנים לא כללה את כל הצוותים וחבל. אבל בכל זאת הייתה שיחה מעניינת, סיכמנו על המשך שיתוף הפעולה בעתיד. הם אמרו שמעוניינים לקדם את תחום ה GA בכלל ואת טיסות ה GA למונטנגרו, ואמרת ששנשמח לסייע בידם ככל שירצו. אהבו לקבל את הדגלונים ואת ספרי "תצלומי ישראל מהאוויר" מתנת אגודת התעופה. תמונה משותפת ונעלמו. חבל. רציתי שכל הצוותים יראו אותם. לא נורא – בהחלט כיבדו אותנו ואת ישראל.

די הרבה מינהלות שארכו זמן אך לא היה ברירה בגלל השינויים הגדולים בכמות הנרשמים. כחלק מהפקת הלקחים יבוצעו מינהלות אלו בעתיד טרם יציאה. לבסוף נכנסנו לאוטובוס והתחלנו לנוסע. המדריכה התגלתה כגרועה מהרגע הראשון, אבל בהתחלה זה היה פחות חמור כי המיקרופון לא פעל, והטלנו חלק מהאשמה עליו. די מהר אירגנו לנו אוטובוס חליפי וטוב יותר שליווה אותנו במשך כל 4.5 הימים במונטנגרו, ובעיקר מיקרופון מצוין שנעשה בו שימוש רב בעיקר על ידי עופר שהידע ויכולת העברת המידע שלו הייתה בחמש רמות מעל המדריכה המקומית.

4.5 ימי הטיול במונטנגרו התאפיינו בנופים מרהיבים, מזג אויר נפלא בעיקר בהרים, בתי מלון מצוינים. שילוב של רצון להראות לנו כמה שיותר, עם הערכת זמנים איזומה של המדריכה, כבישים יפים אבל איטיים, גרמו לשעות ישבה ארוכות באוטובוס. לצערנו לא תפסנו את זה בזמן, והשעות הרבות האלו העיבו אצל חלק מהאנשים על הנופים היפים ועל הטיול המושקע. בתום הפרק הזה וגם אחרי החזרה לארץ הסקנו מסקנות שישומו במטסים הבאים.



חשוב לציין שמרבית המשתתפים נהנו מאד וידעו לקבל בסלחנות את הפאשלות שנעשו בתום לב ומרצון טוב. לי אישית נשאר המון טעם של "עוד" ואני בטוח שאחזור למונטנגרו יותר מאשר עוד פעם אחת. הנופים הבתוליים לצד אנשים מקסימים, עדיין טבעי וכמעט לא ממוסחר (פרט לאיזורי החוף) – פשוט משכרים.

בסיום פרק מונטנגרו התפצלה הקבוצה: חלק חזרו לארץ וחלק המשיכו ליעד הבא: קרואטיה.

הימים השמיני עד ה 11 קרואטיה

בצהרי היום השמיני, אחרי חצי יום טיול (רגוע) כולל שייט בפירורים של קוטור, הגענו לשדה והתארגנו להמראה. כיוון שחלף מעל שבוע מאז יצאנו מהארץ, אצל 2 מטוסים שרשומים בחברות מסחריות, התהליך היה ארוך יותר, ולכל מטוס בוצעו 2 תהליכי DI: האחד על ידי הטייס והשני על ידי טייס שני. ממש לא נורא וההרגשה הייתה טובה. המראנו לזאדאר שבקרואטיה. הנתיב המרהיב כלל תמהיל של הפירורים של קוטור, עקיפת דוברובניק, איי הים האדריאטי, כניסה לתוך הארץ ועקיפת ספליט ממזרח, פארק קרקא המרהיב ונחיתה בזאדאר. קרואטיה היא גן עדן לא רק מבחינת הנופים אלא גם מבחינה תעופתית, עם עידוד תחום ה GA (להלן), והרבה אפשרויות.

המתנה ארוכה יחסית לרכבים השכורים (בגלל איחור קל של כמה שעות יחסית לזמן שנמסר להם שנגיע, אבל נוצל היטב לטיול בבוקר במפרץ קוטור) ונוסעים למלון. שוב חוש הניווט של עופר מדהים ואנו נוחתים בחניית המלון כאילו שעופר היה שם כל חודש מאז שנולד...

המלון מצוין ואנה המלצרית/פקידת קבלה תופסת את הראש שלנו מהר מאד, בימים הבאים מביאה את המנות עוד טרם שביקשנו – כמו קראה את מחשבותינו, וכל בקשה נענית בחיוך וביעילות. (מלון Mediteran מומלץ מאד).

אחרי חיפוש קלים בסביבת המלון חזרנו למסעדה במלון שהתגלתה כמצוינת.



קרואטיה: פארק פליטוויצה – היום התשיעי.

מיותר לכתוב על זה. כל מה שייכתב, אפילו על ידי כותבים הרבה יותר מוכשרים ממני, לא יוכל להעביר את התחושות המראות הריחות והמיית המים בפארק. אז פשוט לא אכתוב. גם התמונות עושות עוול למקום המרהיב הזה. אין ברירה – מי שלא היה שילך ומהר.

אחרי שיצאנו מהפארק הוביל אותנו עופר למסעדה טובה שבעיקר יושבת על עוד כמה מפלים, ובכניסה אליה שלט המציין את המרחקים לערים החשובות בעולם.

חזרנו למלון עייפים אך מאד מרוצים. היו כמה שעוד היה להם כח לסיור לילה בעיר העתיקה של זאדאר. האחרים הסתפקו בקינוחים מצוינים במרפסת מסעדת המלון, כשעיקר הזמן נוצל לתכנון היום הבא, בניצוחם המצוין של ישראל ופנחס.

טוב, אי אפשר להגיד ככה ישראל ופנחס ולהמשיך הלאה. כי ישראל ופנחס זה לא סתם ישראל ופנחס. הצוות הבאר שבעי הזה, עם ה PA28 החביב של ישראל, משתתף איתנו כבר בכמה וכמה מטסים, והם פשוט נהדרים. שקטים, רציניים, מאד מקצועיים, מעולם לא מתלוננים ותמיד מחייכים. כל היום העשירי הוא פרי תכנונם, והוא היה מרהיב. אולי בגלל ההערה הנכונה של משה ליכטמן לגבי תמהיל מטס והיחס בין טיסות לטיולים, ואולי לא, הציעו ישראל ופנחס טיסה לאי לושין במקום התכנון המקורי של פארק קרקא. פארק קרקא זה מודל מוקטן של פליטוויצה, ואחרי פליטוויצה קרקא יהיה מעט חיזור. מצד שני יום הטיסות הזה היה מעולה וכל הכבוד על הרעיון, על בחירת היעד, על התכנון ועל הביצוע.

קרואטיה: טיסות VFR – האי לושין - היום העשירי.

היום התחיל כרגיל בארוחת בוקר טובה במלון. הכנות אחרונות והכנסת הנקודות ל GPS ים. מה עשינו לפני עידן ה-GPS ים? טוב, מי זוכר.....

מגיעים לשדה הבינלאומי של זאדאר. יש טרמינל GA חדיש ומבריק שנפרד מהטרמינל הרגיל (שגם הוא חדיש ומבריק), יש שם את כל מה שצריך לרבות תחנת ביקורת דרכונים לטיסות בינלאומיות. כיוון שיצאנו בטיסה מקומית המעבר ארך 3 דקות וכבר היינו במטוסים. המטוסים תודלקו כשנחתנו בזאדאר (הדלק הכי זול במטוס), ולכן אחרי תהליך DI קצת ארוך בגלל הכפילות, יצאנו לטיסה לאורך איי החוף המרהיבים עד לאי לושין.

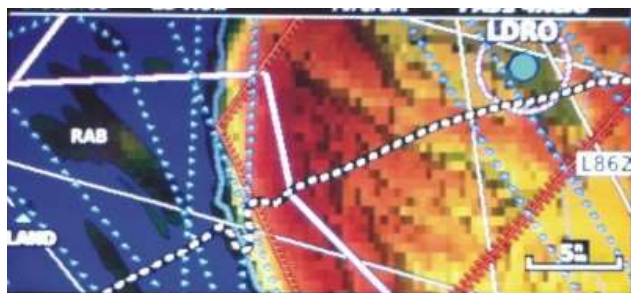
טיסות VFR בקרואטיה:

כאמור קרואטיה היא גן עדן לטיסות VFR ובכלל. ריבוי שדות, גישה "בעדניקית", מתקנים טובים, דלק יחסית זול, נתיבי VFR מיוחדים וגם אם רוצים כל דבר אחר. טסנו מזאדאר לאי לושין, אי שנמצא כ-80 ק"מ צפון מערבית לזאדאר. האי עצמו פנינה והמתקן נחמד מאד: מסלול אספלט, רחבת חניה גדולה, האנגר, מסעדה. מה עוד צריך?

האי לושין: אורך של כ-11 ק"מ ורוחב משתנה עד כ-5 ק"מ בנקודה הרחבה. בסה"כ כ-113 ק"מ של חוף, רובו מכוסה צמחיה, זרוע מפרצים נהדרים. העיירה מלי-לושין יפהפייה והמסעדה שאכלנו בה יושבת על מפרץ פנימי קטן.



אחרי ארוחה טובה (ויקרה יחסית), חזרנו לשדה התעופה. תשלום אגרות מהיר יחסית וקדימה למטוסים. כל מטוס בחר בנתיב שונה. עופר בחר לטוס ל Pula בחצי האי Istria ומשם דרך פארק פליטוויצה בו טיילנו אתמול בחזרה לזאדאר. אנחנו בחרנו לטוס ישירות לפליטוויצה ומשם לזאדאר והיו שבחרו לטוס ישירות חזרה לזאדאר. לא משנה איזה נתיב נבחר – כולם מרהיבים. בנתיב שלנו היה צריך לטפס מגובה 1500 בו החזיק אותנו הפקח של לושין תוך כ-4 מייל ימי לחצייה של רכס הרי החוף שגובהו 5000 רגל. מזג האוויר המושלם איפשר לבצע את החצייה בגובה 5500 רגל מרהיבים אך גם כך היה צורך בטיסה לאורך הרכס עד שהגובה היה מעל כתפי הרכס ורק אז חצייה. קריטי לזכור שאסור בתכלית באיסור לסמוך על כושר הטיפוס של המטוס! בפרט לא באיזור הררי, בו צריך לשמור את כושר הטיפוס להתגברות על זרמי אויר יורדים. כשני דואים נעזרנו חיים ואני בזרם ה"רידז": הרוח המערבית פוגשת ברכס ומתרוממת, ועוזרת לטיפוס. חוסר תשומת לב או שינוי במשטר הרוחות עלול ליצור זרם אויר יורד, וגם לזה צריכים להיות מוכנים.



חצינו את הרכס, נופים מהממים, הכל ירוק, שדה גדול משמאל (Otocac, LDRO) רק בשביל הספורט אנחנו מנסים לקרוא לו: אוטוקק, Z3-DAD..... לא עונים, מנסים לחשוב איך מבטאים את השם. מנסים אוטוקץ. אין תשובה. אוטוצק. שקט. בטח אם היו לוחצים שם על ה PTT היינו שומעים צחוק היסטרי מתגלגל...

ממשיכים לפליטוויצה. זה צריך להיות בערך שם. פתאום הפארק מתגלה. הנשימה נעצרת. זה לא פחות יפה מלמעלה מאשר מלמטה. מדהים. חבל שהשמש הייתה במערב, לא יכולנו לצלם את המפלים. בכלל, המצלמה לא מצליחה לתפוס את עוצמת היופי של הטבע. כמה סיבובים (בגובה של כ-2000 מעפ"ש), ולוקחים כיוון לזאדאר. הדרך שלקחה יום קודם שעתיים אורכת 40 דקות, אבל הפעם בהחלט הנוף הרבה יותר יפה מלמעלה. הפתענו את הפקחית מכיוון לא רגיל, אך הדיווח המדויק של המיקום ושל הכוונות, השאיר אותה רגועה. נחיתה, תדלוק מהיר, מעבר מהיר בטרמינל ה GA וחזרה למלון. הארוחה המצינית שאכלנו בלושין לא השאירה מקום לארוחה נוספת אבל כמובן לא מנעה אוסף גדול של קינוחים מעולים, שמא נלך לישון על בטן ריקה מדויי....

מנצלים את הזמן לדיון קצר על הטיסה של מחר, ופורשים לחדר לשינה טובה לפני הטיסה, ולא מעט רחמים עצמיים על הצורך לעזוב את זאדאר.

טיסה בחזרה למקדוניה – היום ה 11:

אחרי ארוחת הבוקר עושים צק אאוט ומתארגנים ליציאה. כמובן שכל ה GPS ים שלופים לצד המפות. כל אחד מתכנן את הנתביב שלו – הנתביבים דומים אך לא זהים. חלק בוחרים את adria4 וחלק את adria1 וחלק עוברים ביניהם בנתיב שהומצא הרגע ונראה מעניין יותר. היציאה דרך טרמינל ה GA מאד מהירה ונוחה גם לטיסות בינלאומיות. יעיל ונעים. תהליך DI כפול ואנחנו ממריאים. הטיסה מרהיבה ביופיה. אחרי דוברובניק מתחילים לטפס מזרחה. עוברים מעל מפרץ קוטור ושוב משתאים, עוברים מעל אגם שקדר ואני מציין לעצמי שהוא הרבה יותר יפה מלמעלה מאשר מלמטה, שהחום המעיק בהפלגה עליו מיותרת ושחבל שלא ראינו את מגוון החיות בו וסביבו, וכיוון שכך מלמעלה עדיף מכל הבחינות. הפעם טסנו מעל אלבניה. המדינה נראית מלמעלה בדיוק כפי שחשבתי – ענייה ודלה. הנופים יפים הנהרות שוצפים אבל הכל נראה בתולי ודל. פיקוח טיראנה מקצועי ויעיל. אין ספק שאנחנו לא מעניינים אותו והוא מתרכז באיירלינרים הרבים החולפים דרכו. המעבר למקדוניה ברור לעיין: אותם נופים מרהיבים, אבל ההבדל ברור. לא שמקדוניה היא גרמניה או אוסטריה אבל הרבה יותר מתקדמת מאלבניה. הכפרים והעיירות עם הגגות האדומים מחוברים בכבישים סבירים. ארץ יפה.

בדרך לסקופיה עוברים מעל אגמים נהרות הרים עם פסגות מושלגות וכמה ערים יפות. חולפים מעט צפונית לאגם מברובו עם הכנסייה השקועה במים – הקצה הצפוני של הטיוול שעשינו בשנה שעברה מאוכריד, עוברים מעל עיר גדולה שנקראת גוסטיבר עם הרבה מסגדים, חוצים רכס גבוה נוסף ואגם קוזיאק נגלה במלוא הדרו מימין. סקופיה נגלית במלוא הדרה, קניון מטקה מימין ושמאל מרחוק רואים את סטנקוביץ. מנסים לראות אם יש פעילות אווירית וכבר רוצים להגיע לשם. בהנמכה הטמפרטורה עולה ועולה ועולה, התרגלנו לאוויר הנהדר מעל הים האדריאטי ועוד יותר מעל הפסגות המושלגות של אלבניה ומקדוניה.

ליד המטוסים מתקיים דיון זוטא האם להשאיר מטוס או שניים באינטרנשיונל או להעביר לסטנקוביץ. הצורך ב DI כפול למחרת בבוקר מכריע את הכף אבל אף אחד לא הצטער על זה. מעבר מהיר בטרמינל, ומחכים לצוות האחרון שהחליט לעצור בטיוואט. בחום של סקופיה הקוקה-קולה-זירו עם קרח ופלא לימון מעולם לא היה כה טעים. הצוות האחרון מגיע ואנו ממריאים בזריזות לסטנקוביץ. נחיתה על מסלול הדשא והחברים מחכים לנו שם. אולי אני מדמיין אבל הם שמחים לראות את ה DAD בריאה ושלמה.... ישראל ופנחס הם היחידים שלא היו עדיין בסטנקוביץ, ועכשיו תורם להתפעל ולהתלהב מהמקום ובעיקר מהמקומיים. לצערנו לא חיכו לנו עם בר-בי-קיו אבל בהחלט חיכו. סיפרו על המגעים לגבי אישור תיקון הרדיו, ובעיקר תכנון למחר של הכרת מקדוניה מלמעלה וטיסה לעוד 2 מנחתי דשא יפים.

שיירת מוניות מגיעה ולוקחת אותנו בליווי המארחים למלון. מקלחת מהירה מנוחה והמוניות חוזרות לקחת אותנו למסעדה, שם כבר מחכים המארחים. משוחחים על התקלה שגרמה לנו לגלות את המקום המקסים הזה והחברים המקצועיים ואוהבי התעופה, על הטיסות במונטנגרו וקרואטיה ורוקמים תכניות למחר ולעתיד.

היום ה- 12 – טיסות במקדוניה

בסוף 2 צוותים החליטו לוותר על טיסה במקדוניה, ולהתחיל להדרים לכיוון ארה"ק. חבל. הם היו חסרים לנו ולדעת הפסידו. לא נורא, נהייה שם שוב.

תהליך ה DI הכפול כבר ממש טבעי, נפרדים מישראל ופנחס הנהדרים, ומשמוליק ואלפרד החביבים, וטסים לכיוון מנחת ביטולה. בעיר עצמה ביקרנו בשנה שעברה, אבל על המנחת והמועדון לא ידענו.

ממריאים מסטנקוביץ, ושמים את האף על קניון מטקה. טיסה בקניון מחייבת זהירות ומרווחי בטיחות גדולים. הנפיים מדהימים. שוב מתרגלים את מה שכמעט ונשכח: ניווט. מתקרבים לעיר: האם זאת Prilep? טסנו לאורך הערוץ הזה ופנינו בהסתעפות הזאת אז זאת כנראה Prilep. כן, הנה זה הכביש שיוצא ממנה לביטולה. אבל מה זה הכביש לכיוון מערב? במפה אין כביש כזה. טוב, בטח המפה לא מעודכנת..... אונסים את המפה אבל הניסיון מדגדג... בסוף מבינים, איזה פרילפ ואיזה בטיח. עיירה קטנה הרבה יותר מפרילפ בשם קרושבו, אבל ככה זה שמתרגלים לטכנולוגיה המנוונת.

אחרי שהסתכרנו עם המפה הדרך לביטולה יפה ופשוטה. מגיעים לביטולה ומחפשים את השדה. לא מאד פשוט למצוא שדה דשא: הכל דשא מסביב.....

בסוף מוצאים את השדה, תקשורת קצרה ונוחתים. הצוות הראשון כבר שם. יו"ר המועדון מחכה לנו עם עוד 2 חברי מועדון. זה לא מעט: זה 15% מחברי המועדון. מקבלים אותנו מאד יפה. יש להם המון רצון, מעט מאד אמצעים. פוטנציאל גדול מאד. עושים לנו סיור בהאנגר – עלוב מאד לעומת סטנקוביץ. לעומת זאת המבנה ששירת את האקדמיה לתעופה – בעל פוטנציאל ענק: יש תכנית למלונית, מועדון, מסעדה ומה לא. נוצרו קשרים עם מועדון בצפון יוון. ביטולה נמצאת במרחק של 6 מייל ימי מהגבול היווני ו- 30 מייל ימי מקסטוריה – שם היינו בשנה שעברה.

שמחו לקבל את דגלון המטס, הביאו כיבוד ועשו ככל יכולתם. עופר ואיציק רצו להגיע לסאמוס ולכן התארגנו ליציאה: צריכים לעבור דרך סקופיה. DI כפול נוסף כדי שיספיק עד ההמראה למחרת לארץ ומסיעים על הדשא למסלול, back-track, התיישרות והמראה על פי הספר. לא מתבלבלים: זה שזה שדה דשא לא מוריד כהוא זה מכללי ההתנהגות של שדה תעופה פעיל.

אנחנו נשארים עוד קצת. סיכמו להיפגש עם המארחים בסטנקוביץ בארבע אבל כל כך לא כייף לעזוב את המקום ואת המארח. בסוף נפרדים וממריאים להמשך המסלול: מוותרים על נחיתה אבל עוברים מעל השדה השני: שדה בשם שטיפ. נותנים שידור עיוור, לא נענים וממשיכים לסקופיה. יוצרים קשר עם האינטרנשיונל ומקבלים אישור לחצות מעליו במקביל להמראת אירליינר: במקצוענות ובלי היסטוריה וידאה שאנו חוצים על המחצית המזרחית של המסלול עליו ההמראה הייתה מערבה. כל כך פשוט ונכון. ממשיכים ומנמיכים לנחיתה בסטנקוביץ. חבל. נפרדים מהססנה החביבה, ויודעים שעוד מעט גם מהמקום החביב הזה ומהחברים החביבים.

סוגרים חשבונות וקובעים למחר בבוקר מוקדם. "מוקדם?" שואל המקומי? אמרנו כן. 7:30. אה... הוא אומר, אני מתחיל ב 5:30.....

מעבירים ערב חביב במסעדה ליד המלון. קוראים לה "פיצה משהו". אנגלית הוא לא יודע אבל מבהיר שאין פיצה.... יש סלט. קדימה, תביא. הסלט מצוין, הוא יוצא מגדרו לעשות לנו כיף. מביא מאוורר שיהיה יותר נעים. על קושי השפה מתגברים על ידי זה שלוקח אותנו למטבח ומראה איזה סוגי שתייה יש. יצאנו שבעים ומרוצים. המחיר – מצחיק. הולכים לישון מוקדם, מחר יום טיסות עמוס וצריכים להיות רעננים.

היום האחרון – טיסה לארץ.

צק אאוט עשינו בערב. ביקשנו גם אוכל לדרך במקום ארוחת הבוקר וקיבלנו עם חיוך ואיכות. למרות שהתעוררתי באמצע הלילה כשהמזגן מטפטף עליי אחזור בשמחה גם למלון הזה.

המונית הגיעה תוך דקות. הדרך לסטנקוביץ עברה מהר והנהג יעיל ומביא אותנו עד המטוס. המחיר כרגיל סביר מאד, אפילו מצחיק. מעמיסים את המטוס, בודקים היטב והמקומי חוזר ושואל אם זקוקים למשהו. נפרדים וממריאים לאינטרנשיונל. שלום סטנקוביץ, אנו נחזור. טיסה קצרצרה ונוחתים. מעבר מהיר ויעיל, מטאורולוגיה, תכנית טיסה, דרכונים ותשלום אגרות. הכל מהיר, ואנו ממריאים לרודוס. התכוננו לטיסה ארוכה – הארוכה ביותר במטוס. היא עברה הרבה יותר מהר ממה שחשבנו. ממש כייפית. לא מציקה ולא מעייפת. Arc של 15NM סביב קוס עם תזמון מושלם יחסית לאירליינר שנכנס לגישה. למה זה כל כך פשוט? נחיתה ברודוס, מרגישים כמעט בבית. רודוס הלא כמעט בחצר שלנו, לא ?

המעבר ברודוס בסדר, מתדלקים כמה שצריך עם רזרבה של שעה ואז מוסיפים עוד קצת.... בעצם עוד די הרבה. ממריאים והטיסה לארץ למרות שקצרה יותר – די מעייפת. בסוף עושים תורנות והכניסה לארץ יפה כמו תמיד. כמאמר השיר: טוב ללכת אך טוב יותר לחזור. אני חייב להוסיף משהו. אחרי שהדממנו את המנוע ועוד טרם ביקורת הדרכונים, הפעלתי את הטלפון וצלצלתי למודיעין טייס למסור תכנית טיסה משדה דב להרצליה. התגובה הייתה ברורה: למה חצי שעה ולא שעה? אני אעביר אבל להבא שיהיה שעה. אני לא כועס. הוא לא קבע את החוקים. אבל אחרי המעברים בין סטנקוביץ לאינטרנשיונל, קשה להשתחרר מהשאלה "למה?". לא היה לי אפילו כח לענות. אמרתי תודה ובזה נגמר. נשארה רק ההרגשה: חזרנו הביתה.

סיכום

מכל המקומות בלי יוצא מהכלל נשאר לי טעם של "עוד". היו במטס הזה פאשלות. נמשיך לתחקר ונסיק מסקנות. אבל בסך הכל היה מצוין. קודם כל המטוסים חזרו בשלום לבסיסם. שנית גם על האירועים התגברנו באופן מקצועי ונכון. תוך כדי מטס הרגשתי איך הרמה של הטייסים עולה. מרבית האנשים מאד נהנו ואמרו את זה. פגשנו אנשים נהדרים. ראינו מקומות מרהיבים. מה צריך עוד?

קצת תודות

אי אפשר בלי כמה תודות. קודם כל תודה גדולה לגיבורי המטס: המשתתפים !! בשבילם עמלנו קשות, הם אלו שנותנים את הכח לעשות זאת שוב ! תודה מיוחדת לעופר דגן, שעמל קשות וטיפל בכל הנושאים הקשים !! זה המטס הראשון שעופר עושה את התפקיד הקשה הזה. עופר – תודה ! תודה אישית גם לשותפי למטוס במטס ולחברי היקר חיים ואשתו אפרת – היה ממש כיף איתכם. חיים תיפקד יחד איתי באירוע הקטן שלנו כמו מקצוען אמיתי, והוכיח שוב כמה הוא גדול ! תודה לרת"א שעזרה לפני המטס וגם בזמן המטס, תודה לחוקר הראשי, תודה לבנצי מאיר, ל FNA מונאייר וסאנאייר, והרבה תודה למזכירת האגודה טל שעבדה קשה אחרי הקלעים !! תודה גם לקונסוליית מונטנגרו בישראל, הקונסול נמרוד רינות ועוזרתו מירית שעזרו ותרמו !

להתראות במטסים הבאים !!

