

צ'כיה – יוני 2014 – רשמי מסע

פתח דבר

לאלה שנמאס לטוס לראש פינה או חיפה ללגימת כוס קפה, טיסות מעבר לים הינן המענה הרצוי. לנו, אנשי התעופה הכללית, זו הטיסה האמיתית. הכנת הנתיבים, תפעול המטוס והקשר בנתיבים, נחיתה בשדות בינלאומיים זרים – כל אלה מהווים עבורנו אתגר, והסיפוק, כשהכל מתבצע כראוי, עצום.

לפני למעלה מעשור החלה האגודה לפתוח תחומים ולארגן מטסים למטוסים חד-מנועיים לרחבי האיים היווניים, תורכיה, סיציליה, ובשנים האחרונות גם לבלקנים. אולם, עם הגברת התיאבון שלנו, ירדה הנכונות של חברות השכרת המטוסים לשתף פעולה עימנו. התאונה האחרונה במקדוניה רק מסייעת למגמה זו. וכשזה המצב, אנחנו נאלצים למצוא פתרונות אחרים.

לפני מספר חודשים נפגשנו יוסי רייכמן ואני באחד מסיורי האגודה. בשלב כלשהו סיפר לי יוסי על מידע שקיבל בדבר יכולת לשכור מטוסים בצ'כיה לטיסות מקומיות. הסתקרנתי ושאלתי האם יוכל לקבל פרטים נוספים, יתכן וזה יהיה תחליף למטס האגודה מעבר לים שאליו אנחנו מתקשים לגייס מטוסים. לא חלף זמן רב ויוסי חזר עם תשובה חיובית והחל בהליך התאומים. הצוות שיצא למסע זה כלל, פרט ליוסי ואנוכי, את צביקה פורת ועופר דגן.

וכפי שיוסי יודע לעשות, הפרטים החלו להיסגר אחד לאחד ונקבע תאריך יציאה.

יום ד' – 25.6.14

יצאנו לדרך, עופר ואני בטיסה מסחרית לפראג, שם אנחנו אמורים לחבור ליוסי וצביקה. צפונית לתורכיה השמיים מכוסים עננים. מחלון המטוס המראה נהדר. בראשי חולפות מחשבות "מה בסיס הענק?" אני מוטרד ממזג האוויר הצפוי לנו בצ'כיה, כפי שראיתי באתרי מזג האוויר. כיסוי העננות לא השתפר בהמשך הדרך. למעשה, בעת הנחיתה, הקרקע התגלתה לעינינו רק כמה מאות רגל מעל פני הקרקע. תחזית ממש לא מעודדת לתחילת הטיסות שלנו.



בדרכנו החוצה מהשדה, שכרנו רכב. כיוון שהשעה הייתה שעת בוקר, מוקדמת יחסית, לא היה טעם לנסוע למלון. לפיכך החל עופר בנהיגה לאתרים שסימן והכין מראש על המפה, כולם צפונית ובקרבת פראג.

הראשון שבהם לידיצ'ה. זהו אתר זיכרון לכפר שנמחק מעל פני הקרקע. תושביו הוצאו להורג על ידי הנאצים כפעולת תגמול להתנגשות בחייו של גנרל ה-SS היידריך ליד הכפר, על ידי המחתרת הצ'כית וקומנדו בריטי.



יעדנו השני היה טירת ולטרוסי. זוהי טירה שנבנתה במחצית הראשונה של המאה ה-18. גולת הכותרת של הטירה היא פארק בסיגנון אנגלי המשתרע על פני שטח של 3000 דונמים, וגינה מרהיבה בחזיתה של הטירה.

את תוכניתנו להמשך היום קטע CB שפתח את זרנוקיו והוריד עלינו גשם שבימי החורף הקשים בארץ לא ראיתי כמותו. בלית ברירה קטענו את הטיול ושמנו פעמנו למלון.

לאחר התארגנות ראשונית במלון, ולאור העובדה שמזג האוויר נרגע קמעה, החלטנו לבצע חזרה גנראלית ולנסוע ל- Flight Academy, עימם יוסי תאם את שכירת המטוסים. פגשנו שם צוות של אנשים נחמדים ומסבירי פנים, כולל אחד המדריכים שאמור היה ללוות אותנו. וזאת לדעת, כיוון שאין ברשותנו אישור אירופי לרשיון שלנו, בכל מטוס אמור לשבת מדריך מקומי. התלבטנו ביחד לגבי תחזית מזג האוויר הצפוי ליום המחר. על פי התוכנית אנחנו אמורים לטוס ל- Zell Am See שבאוסטריה. סיכמנו עם המדריך שיכין תוכנית חלופית למקרה ולא נוכל לטוס בהתאם לתוכנית.



את יומנו הראשון קינחנו בביקור במוזיאון חיל האוויר הצ'כי, ששוכן בקרבת מקום. במוזיאון מטוסים מראשית המאה ה-20 ועד לשנות החמישים-שישים. כמו לא מעט מוזיאונים תעופתיים בעולם, גם זה מוחזק בצורה מעוררת התפעלות. איני יודע מה קורה בתוך מבנה המטוסים, אולם מבחוץ הם מבריקים ונוצצים. אני מניח שהסיבה היא כיוון שהמטוסים מוצבים במספר מוסכים סגורים.



יום חמישי - 26.6.14

הזריחה בצ'כיה די מוקדמת. גם זה, גם הדאגה לתחזית מזג האוויר וגם הציפיה לטיסה, הקפיצו אותי די מוקדם לחלון. המראה לא היה מלבב כל כך. בפיסת השמיים שאני ראיתי מבעד לחלון, היתה עננות מלאה. קיוותי שבהמשך היום המצב ישתפר.



לאחר התארגנות במלון וחבירה ליוסי וצביקה, יצאנו ל - Flight Academy, שם נפגשנו עם המדריכים המלווים שלנו. סגרנו את נושאי המנהלה והכספים ויצאנו למטוסים. החברה עצמה אינה שוכנת בשדה אלא בקרבתו. המסלולים הינם מסלולי דשא, שאני טרם נחתתי או המראתי על שכאלה. המטוס שהוקצה לנו היה C-172 SP, מטוס מאובזר בשני צגים גרמין 1000 וטייס אוטומטי. אות קריאה OK-LAN. כמה מילים על המטוסים. לא,

מילה אחת: **קנאה**. מטוסים חדשים יחסית, מתוחזקים בצורה נהדרת, מזוודים כפי שטייס היה רוצה לראות במטוס לשירותו, משרים אמון בטייס. איפה מטוסים אלו ואיפה המטוסים בארצנו, שמים וארץ.

זו טיסתי הראשונה במטוס glass cockpit הכולל שני צגים. כשאתה יודע לתפעל את הצגים, הטיסה הופכת לחוויה נהדרת ופשוטה. כל המידע הנדרש בהישג יד. לא צריכים מפות ודפיות על הברכיים. השילוב של הטייס האוטומטי ומערכת הצגים הופכת את הטיסה לטיסת כיף במלוא מובן המילה.

המדריך שצוות לנו נושא את השם ריקרדו. בחור איטלקי בן 21 שהטייס זורם בעורקיו. מקצוען לעילא ולעילא.



השמיים מעל פראג החלו להיפתח והצבע הכחול נטה לשלוט בהם. פה ושם קרעי עננים פלומתיים. יצאנו לדרך. מוזר לי לשבת במטוס המסיע על מסלול דשא קופצני. את הדרך ל - Zell Am See שבאוסטריה, דרך זלצבורג, עושה עופר. בתחילה מטפסים לגובה 6,500 רגל, אולם כשהעננים בהמשך הדרך החלו לסגור את השמיים, ירדנו



לבסיס הענן בגובה 4,500 רגל. תוך כדי הטיסה ריקרדו מלמד אותנו לתפעל את הצגים.

הנוף בדרך מדהים. מלוא האופק משבצות ירוקות, חומות, צהובות. פה ושם אגמים כחולים ונהרות חוצים מצד לצד. בפסגות של לא מעט גבעות גבוהות בדרך אנחנו



מזהים טירות, שחלקן הרוס.

יצאנו את גבול צ'כיה. חצינו את פינתה של גרמניה ונכנסנו לשטח אוסטריה. פנינו לזלצבורג, עיר הולדתו של מוצרט, ומשם דרך האלפים, לאגם Zell Am See.



גובה האלפים לא איפשר לנו לחלוף מעליהם. לפיכך ניווטנו, בעזרתו של ריקרדו והמפה שבידיו, בינות לפסגות האלפים, המושלגים עדיין פה ושם, ומעל לגאות שלמטה, ליעדנו. הרוחות היורדות מההרים מטלטלות את המטוס. גם הקרבה לצלעות ההרים די הלחיצו אותי, כאדם בלתי מנוסה בחציית הרים. עוד כמה פניות ימינה ושמאלה בין הפסגות, והנה האגם הכחול נשקף לימיננו. בהנחייתו של ריקרדו, עופר מצטרף להנמכה בהתאם למגבלות הגבהים והישובים ונוחת על המסלול הקצר (אפילו מאד, רק 600 מטר). המקומיים מקפידים מאד על איסור טיסה מעל הכפרים שלהם. הגענו ל – Zell Am See. קצת למעלה משעתיים ורבע. השמיים הכחולים בעמק והשמש המלטפת קיבלו אותנו בברכת ברוכים הבאים.



לאחר הסידורים הטכניים, יצאנו לעיירה שעל שפת האגם לטייל בה קצת ולסעוד את לבנו (וכרסינו) באחת המסעדות שעל שפת המים.



את הדרך חזרה אני עושה מאחורי ההגאים. ההמראה של המטוס מלא דלק עם שלושה נוסעים על מסלול באורך 600, כשלמולנו מתרומם הר, אינה פשוטה. מקשה על זה גובה פני הקרקע – 2470 רגל. ריקרדו מדגים לנו טכניקה להמראה במצב שכזה: פתיחת מנוע חלקי ותחילת ריצה עוד לפני ההתיישרות, עם ההתיישרות - מנוע מלא וכבר הרווחנו מהירות, אבל עד שהמטוס מנתק נדמה כנצח. קצה המסלול מתקרב. אני קצת במתח, אבל המטוס מנתק ואנחנו באוויר. אני שומר על נסיקה איטית לצורך



צבירת מהירות ופונה שמאלה לנתיב חזרה לפראג אל העמקים בינות לפסגות האלפים. אני מנווט בין הפסגות, מנסה לשמור על מרכז הנתיב בכדי לא להיות מושפע מהרוחות היוורדות מההרים. הצג שלפנינו מסמן את הפסגות באדום בוהק ואני נעזר בסימונים אדומים אלו בכדי לראות את הנתיב הפנוי שלפנינו. לאחר כרבע שעה של תימרונים בין הפסגות, אנחנו עוזבים את האלפים לכיוון זלצבורג, חולפים מעל שדה התעופה של העיר ומשם להמשך הנתיב לפראג.

זוהי טיסתי הראשונה ב – glass cockpit. מדהים עד כמה המידע על הצגים יכול לעזור בניווט, דילול תערובת, ניטור המנוע, מידע על שדות תעופה וכל מה שטייס מזקק לו בטיסה. כל זה, בשילוב הטייס האוטומטי ושיעבודו לתוכנית הטיסה, הופך את הטיסה לחוויה מהנה בצורה בלתי רגילה. כשהמטוס מנווט עצמו ושומר גובה, ריקרדו מלמד אותי להשתמש בפונקציות השונות שבצגים. בין לבין מספר קצת על עצמו ואנחנו



מחליפים חוויות על הנוף הנשקף למטה ומשוחחים על הא ודא. בין היתר נודע לי כי בצ'כיה אין צורך להגיש תוכנית טיסה VFR, פרט לאיזורי בקרה של השדות. אין צורך במכשירי קשר ואין צורך בזע"ט. ממש גן עדן. למרות זאת, מומלץ כאן להגיש תוכנית טיסה על מנת לקבל ליווי של הבקורות לאורך הנתיב. ריקרדו צחק כששמע ממני שאצלנו כל שטח המדינה הינו CVFR.

מתקרבים לשדה הבית שלנו LITNANY או בקוד LKLT. השדה שוכן בצפון מזרח פראג, בפרברי העיר. זהו שדה דשא בקרבת שדה התעופה הצבאי. לאדם לא מנוסה כמוני בתפעול בשדות דשא, זיהוי השדה בפעם הראשונה אינו פשוט. גובה השדה 900 רגל, גובה הקפה 1,900 רגל, קצת מוזר למי שמורגל לנחות בהרצליה. אני מבצע את הגישה בסל"ד מופחת על מנת לגלוש במהירות נמוכה. המסלול בשימוש 05, קצת מגבלתי כיוון שעובר מעל אזור מיושב. צלע סופית, מנוע בסרק, גולשים ונוחתים. ריצת הנחיתה קופצנית משהו והחיכוך בדשא שונה מהחיכוך במסלול אספלט. לראשונה עשיתי גם את זה.

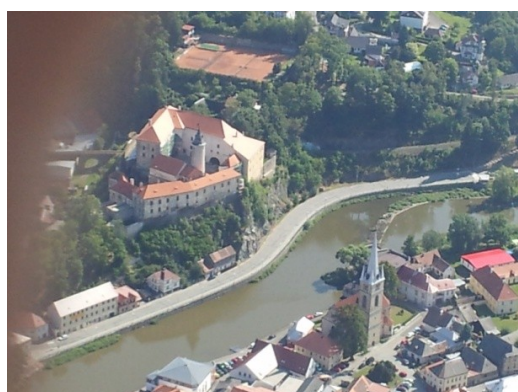
תם ונשלם יום הטיסות הראשון שלנו. פשוט נהדר.

יום שישי – 27.6.14

היום מתוכנן יום טיסות קצר. היעד הפעם העיר ברנו, דרומית מזרחית לפראג, והשדה שלה LKTB. ושוב מבט חטוף דרך החלון עם ההשכמה בבוקר. השמיים מוכנים לקבל אותנו ליום טיסות זה.



ההכנות הבוקר קצרות יותר. לאחר תדרוך מהיר יצאנו למטוסים בהרכב של אתמול. את הדרך לברנו אני מבצע בנתיב המתוכנן לעבור מעל כמה טירות ומצודות. אני מבצע את הבדיקות החיוניות בהתאם לבד"ח המטוס, התנעה, בדיקות לפני המראה והסעה לקצה המסלול. זוהי המראה ראשונה שלי ממסלול דשא. מתיישר, פותח מנוע ומתחיל לרוץ. המראה ממסלול דשא מחייבת לשמור על אף מעט גבוה, אולם למנוע ניתוק מוקדם מדי. וכך אנחנו צוברים מהירות ואני מושך את האף ברגע המתאים. מזג האוויר בהיר אולם קופצני. ריקרדו מסייע בניווט ואנחנו חולפים מעל הנקודות שתוכננו. מגיעים לברנו. הנמכה בסיוע הפאפי ואנחנו על הקרקע מסייעים לעמדת החנייה.



באדיבות flying academy, שמשרדיה נמצאים גם בשדה זה, אנחנו זוכים להסעה למרכז העיר לסיור בחלקה העתיק והמשוחזר. מצאנו זמן לשבת לשנות בירה, ללקק גלידה ובכלל, ליהנות מהחיים ומהיום. לאחר שעתיים החברה שולחת רכב שיחזיר אותנו למטוסים.

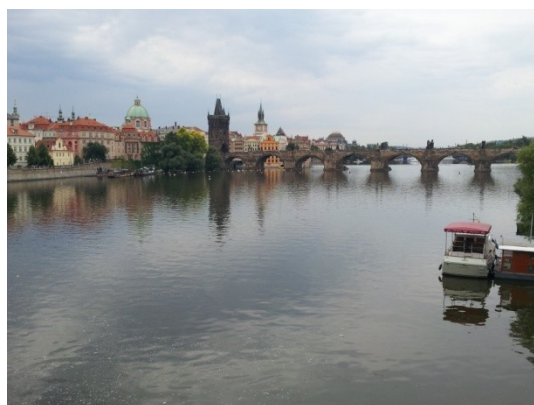
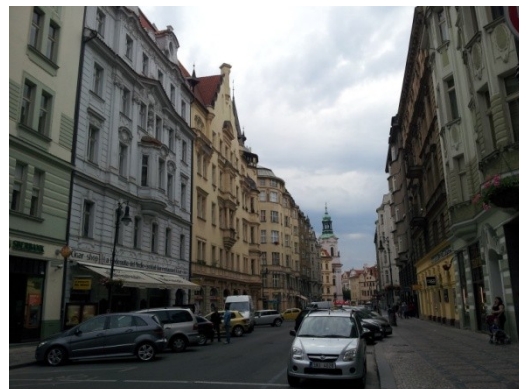


את הדרך חזרה מבצע עופר. החיתחותים מאלצים אותנו לטפס לגובה, ולמרות זאת עדיין מרקדים בשמיים. הנוף מסביב מרהיב. כתמים ירוקים כהים של יערות נרחבים. כתמים אדומים של גגות הבתים בכפרים שבדרך. גוונים שונים של ירוק, צהוב וחום של שטחים מעובדים. ואיך לא, מפעם לפעם חוצים נחלים או נהרות את פני השטח.

לאחר כשעה וחצי אנחנו בשדה הבית. לאחר עגינת המטוס, וכיוון שהשעה מוקדמת יחסית, עופר ממליץ לצאת לסיור קצר במרכז העיר הישנה. זו היתה רק טעימה ממה שצפוי לנו מחר.

שבת – 28.6.14

היום מיועד לסיור רגלי בעיר הישנה של פראג. עופר, עם נשמה של מדריך טיולים והרבה רצון טוב, הכין תוכנית לסיור. לא ארחיב על קורתינו היום וזאת משתי סיבות: (א) הסיכום שלי מתייחס לחלק התעופתי של המסע. (ב) אין באוצר המילים שלי מספיק מילים היכולות לתאר את יופיה של העיר הישנה, אזור סיורנו. אומר רק שזה היה מסע טירונות שהחל מוקדם בבוקר והסתיים אחר הצהריים עם רגליים כואבות ועייפות, אבל גם עם הערצה לבוני העיר הזו, למשמריה ומשחזריה. התמונות שלמטה יסבירו טוב יותר, ולו במקצת, את כוונותי.



יום ראשון – 29.6.14

השכמנו עם חיוך בלב. היום יוצאים מזרחה לנחיתה בפופראד סלובקיה. הצצה מבעד לחלון מבשרת טוב. השמיים אינם מעוננים. אולם, לא חלפה שעה והחיוך נמחק. עם



הגיענו לשדה התברר שחזית קרה מתקרבת לאזורנו, ובשעות אחר הצהריים לא ניתן יהיה לחזור לפראג. בו במקום החלטנו, בתיאום עם מדריכנו, לשנות את התוכנית ולממש היום את התוכנית של מחר, קרי – טיסה מקומית צפונית מזרחית לפרג לאזור בוהמיה הצפונית.



יצאנו למטוסים בשגרה שרכשנו לנו, עופר מאחורי ההגאים. תוך כדי ההכנות להתנעה מתברר שמטוסם של צביקה ויוסי אינו מניע. מצבר חלש. גם מצבר עזר חיצוני לא מניע. בדיעבד מתברר ששניהם ריקים. בלית ברירה החלטנו שהמטוס שלנו יצא לנתיב מקוצר של שעה ובחזורנו יוסי וצביקה יצאו במטוס שלנו.



יצאנו לדרך. טסנו לאורך הנתיב המתוכנן שקבענו בבוקר – פה טירה, שם קתדרלה. הנוף הוא אותו הנוף של הימים האחרונים. השינוי היחיד הינו מזג האוויר והראות שהולכם ומצטמצמת.



נחתנו בשדה עזוב שאת שמו איני זוכר המוגדר כ – LKMH. הפקח מוסר הוראות נחיתה. עופר נוחת ומסיע לרחבת החנייה. לפתע מופיע מולנו אותו הפקח, כשמכשיר הקשר בידו האחת ובידו השנייה פנקס קבלות לגביית אגרת הנחיתה. העזובה סביב מעציבה את העיניים. מה הפלא שלצורך תפעול השדה מספיק אדם אחד הממלא את כל התפקידים?

לאחר שחרור נזלים אני מתיישב במושב שמאל וממריא להמשך הנתיב. האתר המעניין ביותר עבורי היה המעבר מעל העיר טרזין (או טרזנשטאט בגרמנית). ביצענו הקפה מעל המצודה, שהיוותה גטו ליהודים ומחנה מעבר למחנות ההשמדה בתקופת המלחמה. המצודה נבנתה בצורת כוכב שבין חומותיה חפיר עמוק. בינות לחומות מבנים ששימשו למגורים. מלמעלה הכל ירוק, הכל יפה, הכל פסטוראלי. אבל לרגע קט המחשבות נודדות לתקופה הקשה שעבר המקום

הזה. לאחר ההקפה סביב לאתר אני שם את האף לכיוון שדה הבית שלנו. הראות באזור הולכת ומחמירה, מוכרחים לברוח לכיוון פראג. אולם ככל שמתרחקים מהאזור הראות משתפרת. השמיים לא הפכו לכחולים, אבל טווח הראות משתפר. עוברים לתדר השדה ואני שומר על גובה של 2000 רגל, מגבלת CTR פראג.

השדה נגלה לעין, הפעם מסלול בשימוש היה 23, דבר המאפשר צלע סופית ארוכה ולא מאולצת. מוריד מדפים, שומר מהירות. המסלול מתקרב. נגיעה, ריצה ופינוי. כמה פשוט כשמכירים כבר מסלול דשא.

תמה טיסה נוספת ביומן שלנו.



השעה שעת צהריים. כיוון שמזג האוויר לא אפשר ליוסי וצביקה לצאת לטיסה, אנחנו ממשיכים לממש את התוכנית של מחר, יציאה לרובע היהודי בפראג לסיור בין בתי הכנסת ובית הקברות היהודי העתיק של פראג, מקום קבורתו של המהר"ל. במהלך כל הסיור הרגלי הגשם לא פסק מלטפטף, אולם לא מנע מאיתנו את החוויה הרגלית הזו.

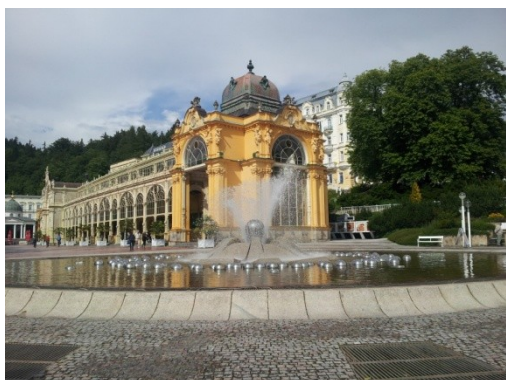


תם יומנו הרביעי בפראג.

יום שני – 30.6.14



שינוי התוכנית של אתמול, והצפי למזג אוויר גרוע היום, הביאו אותנו לטיול הממונע לצפון מערב צ'כיה, שוב, בהתאם לתוכנית הסיור שהכין עופר. ביקרנו בקרלובי וארי, או בשמו הגרמני קארלסבאד, במרחצאות ובנביעות המים החמים, בעיירות בסביבה, וסיימנו בעיר פילזן. התמונות שלמטה מספרות את סיפורנו.



יום שלישי – 1.7.14

הטיסה של היום תוביל אותנו לפופראד שבסלובקיה. עברנו דרך המשרד להשלמת התשלומים עבור שכירת המטוסים וליווי המדריכים ויצאנו לדרך. עופר מאחורי ההגאים, הכיוון מזרחה 125° . כיוון שבפופראד אין בזין מטוסים, עלינו לנחות לתדלוק בברנו.



מזג האוויר טוב יותר מהיומיים הקודמים. השמיים מכוסים חלקית בפופים הלבנים של העננים. פיסות הצמר הללו התלויות בשמיים מהוות מחזה מרהיב. טיפסנו לגובה 5,500 רגל בכדי להיות מעל עננים אלו ועם זאת שמרנו על קשר עין עם הקרקע מבעד לעננים. ושוב נשקף הנוף הנהדר של כתמי היערות בירוק עז, שדות החיטה שטרם נקצרו בצבעי צהוב ירקרק, הגגות האדומים של הכפרים הפזורים פה ושם והנחלים ומקווי המים הכחולים ירוקים. למרות שעל הקרקע די קריר, כאן בגובה השמש מחממת אותנו. הטייס האוטומטי מוצמד ואנחנו פנויים להביט סביב, להתרשם מצורות העננים וסתם לקשקש.

ברנו מתקרבת. הצג הדיגיטלי מוביל אותנו אליה בבטחה. כמה פשוט לטוס עם G1000 וטייס אוטומטי. עופר מתקרב לנחיתה. מסלול ארוך לפנינו ולכן מרחפים מעליו קצת על מנת לפנות ביציאה שהוכתבה לנו. ושוב, בנוהל המקומי, מסיעים לעמדת החנייה, שפעם היוותה בונקרים למטוסי הקרב הסובייטיים. השלמת דלק ויוצאים להמשך הדרך.



הפעם העננות סמיכה יותר. אנחנו שומרים גובה מתחת לעננים. ככל שמרחיקים מזרחה פני הקרקע עולים. עלינו לחצות שרשרת הרים גבוהים. הצג מציג לנו את פני השטח. פסגות ההרים צבועים אדום על גבי הצג ועלינו לחלוף ביניהם. מתחתינו נהר ולאורכו כביש ראשי. אנחנו עוקבים אחריהם בעמק בינות להרים. חלפנו את שרשרת ההרים. העמק נפרש תחתינו במלוא הדרו. סביבו פסגות ההרים מכוסים בשלג ועננים נמוכים שמלטפים את פסגותיהם. עוברים לערוץ המגדל, מקבלים הוראות נחיתה, ושוב אנחנו על הקרקע.



עופר הכין תוכנית סיורים בסביבות העיר. השעה החלה להתאחר. מזג האוויר די קריר. החלטנו לוותר על הסיור ולצאת לעיר לשבור את רעבוננו. בסיום הארוחה, ובשעה שנקבעה מראש, מגיעים נהגי המוניות לאסוף אותנו חזרה לשדה.

את הדרך חזרה לפראג אני עושה מאחורי ההגאים. רוח אף של כ – 20 קשר מאיטה אותנו. נוף העמק המשתקף בינות להרים דרכם אנחנו עוברים מדהים. נהר רחב שמימיו די עכורים, מהזרימה החזקה, מנתב אותנו בינות להרים. הפעם העננים די גבוהים ואנחנו יכולים להרשות לעצמנו לשייט בגובה 5,000 רגל. הטייס האוטומטי מבצע את מלאכתו ומאפשר לנו ליהנות מהטיסה ומהנוף וללמוד "לשחק" עם צג הגרמין. בהחלט צעצוע חביב ורב יכולות. לקינוח, ריקרדו מדגים לנו כיצד המערכת מביאה את המטוס לנחיתת ILS בברנו. ב – 50 רגל מעל המסלול אני מנתק את הטייס האוטומטי ומנחית את המטוס ידנית.

ברחבת החנייה אנחנו בתור לתדלוק עם עוד מספר מטוסים. הממתינים מספרים שהם מחכים כבר שעה למיכלית התדלוק. משום מה עולה בראשי ההשוואה להמתנות התדלוק ברודוס. חולפת כרבע שעה והמיכלית מגיעה ועליה נהג עצבני. מסתבר שהוא המתדלק היחיד בשדה, והוא מטורטר בין לא מעט מטוסים, כולל מטוסי נוסעים הממתינים לו.

יוצאים למקטע הטיסה האחרון לפראג. הנוף נשאר מהמם כפי שהכרנו בכל רחבי צ'כיה. השעה שש אחר הצהריים. אנחנו טסים מערבה. השמש מסנוורת מעט ומקשה על הראות. הדקות חולפות בעצלתיים. ריקרדו ואני משוחחים על רצונו לשמש כטייס במטוסי נוסעים והצורך או אי הצורך בתוכנית טיסה ברחבי צ'כיה.

פראג מתקרבת אט אט. אנחנו עוברים בערוצי הקשר בין הבקורות עד שיוצרים קשר עם מגדל השדה. אני מתקשה למצוא את מסלול הדשא כשהשמש בעיניי. אני עוקב אחרי המטוס של צביקה ויוסי ומזהה את השדה. מכאן הדברים פשוטים יותר, ולאחר שתיים שלוש דקות אנחנו על הקרקע.

תם מטס צ'כיה. סך הכל צברתי במטס זה כשמונה שעות טיסה. שווה כל דולר/יורו.

סוף דבר

ראשית, כל הכתוב למעלה משקף את חוויותי אני, ורק אני אחראי להן. למעט פעם אחת שיצאנו לניו יורק בטיסה מסחרית ומשם לאושקוש במטוס שכור, כל המטסים שעשיתי עד כה, יצאו מהארץ דרך איי יוון. מבחינתי זו חוויה חדשה ומרעננת. Flying academy ישמחו מאד לארח טייסים ישראלים נוספים בארצם. מקווה שיהיה לזה המשך.

מעבר לרצון הטוב שהפגינו מארחנו בלכתם לקראתנו בכל מה שביקשנו, זכינו לטוס במטוסים חדשים ומצויידים היטב. תוסיפו לזה עלות נמוכה במאה דולר ביחס למחירים בארץ, נראה שכלכלית זו עסקה טובה מאד.

ועוד פרט חדש ומדהים עבורי. את כל טיולי הקרקע ביצענו בעזרת ה – WAZE שנתמך במכשיר Webbing. הופתעתי להיווכח באמינותו של יישום זה. בעזרתו יצאנו והגענו לכל נקודה שבחרנו ללא כל הסתבכות.

נחיתות בטוחות לכולכם.

איציק מה-יפית

יוני 2014