

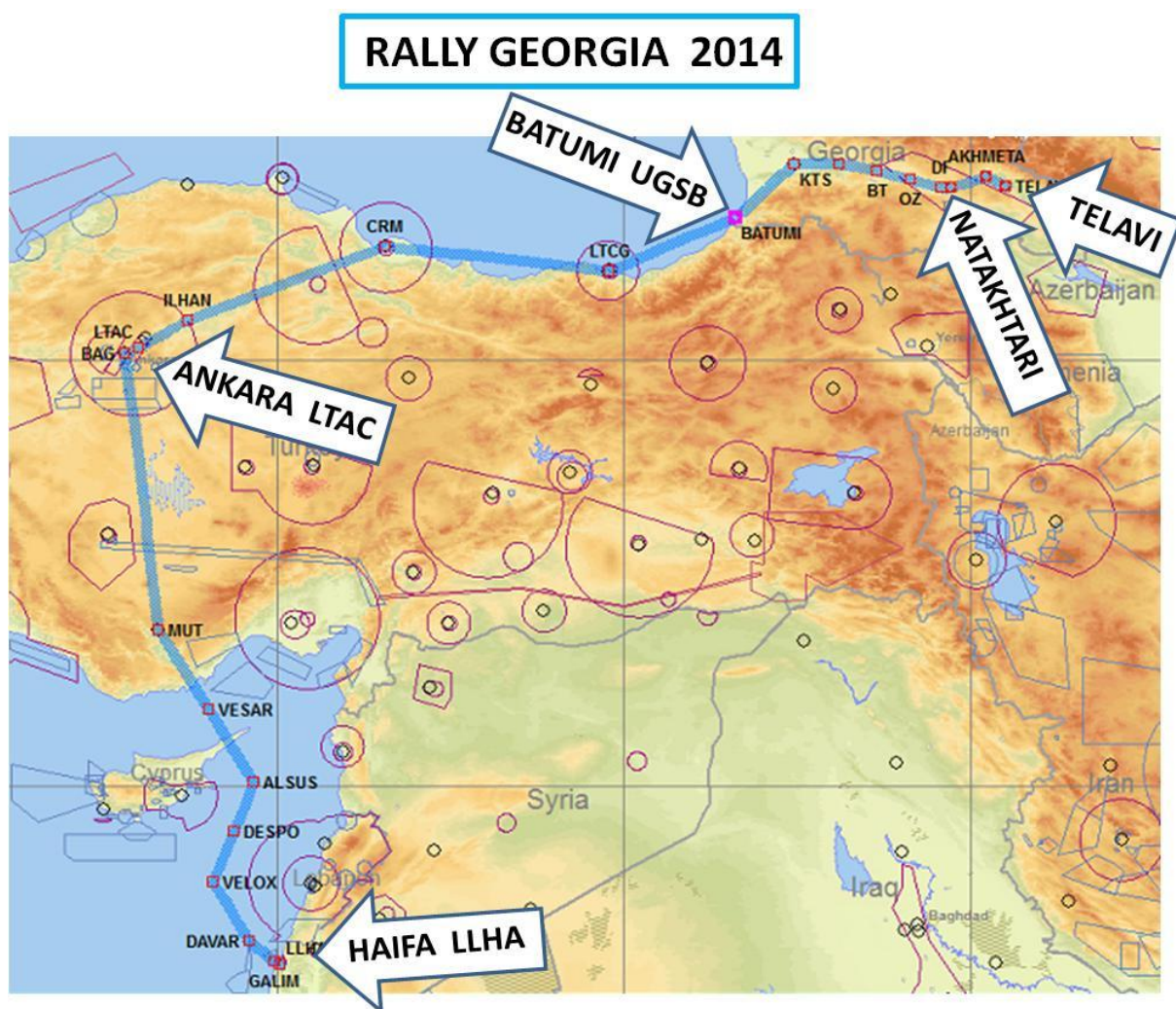


מטס (ראליי) לגאורגיה
לזיכרם של חברינו,
האחים עודד ויוסי הומל

יצאנו לדרך

אז מה היה לנו? - 6 מטוסים (2 דו מנועיים ו- 4 חד מנועיים), 26 איש (כולל בנות זוג), כ- 2300 מיילים ימיים, 17 שעות טיסה, 10 ימים והמון חוויות טיסה וטיולים

המסלול:



המרצנו מחיפה ומשדה דב לטיסה בת כ 3.5 שעות לאנקרה לנחיתה תידלוק ומשם כ 3 שעות טיסה נוספות עד ל BATUMI אשר בגאורגיה, עיר השוכנת לחוף הים השחור. אחרי לילה בבאטומי יצאנו לטיול קרקעי ברכבי שטח צפונה לעיירה בהרי קווקז בשם MESTIA שם בילינו לילה ובנוף ההררי שלה טיילנו חזרנו לעוד לילה בבאטומי ומשם טסנו מזרחה כשעה וחצי למנחת ליד העיר TELAVI. אזור זה הוא עמק היין של גאורגיה ולכן ביקרנו וטעמנו ממיטב היינות

טיסה בחזרה של כ 20 דקות הביאה אותנו למנחת הפרטי ליד העירה NATKHTARI מנחת שנבנה ע"י אחד מעשירי גאורגיה חובב טייס שהקים מתחם הכולל מעיין שדה הרצלייה באורך 3300 רגל ולידו מלון "בוטיק" שבקומתו העליונה ממוקם מגדל הפיקוח ולצידם בריכת שחייה ומועדון – בקיצור אתר נופש נחמד. מאזור זה טיילנו דרומה לעיר הבירה טיביליסי וצפונה להרים על גבול רוסיה. וסיימנו את הביקור המקיף בגאורגיה בטיסה של כשעה ורבע חזרה מערבה לבאטומי. ומשם אחרי סיור ולינה בעיר עשינו דרכנו בחזרה לארץ דרך אנקרה ולחיפה.

גאורגיה ממבט "אווירי"

גאורגיה היא מדינת ה"סטאלבט" – הכל בה מתנהל לאט, זמן זה לא זמן, שעה זו לא שעה וכנראה לאף אחד מהמקומיים זה לא מפריע.

מתחילים לעבוד שם לא לפני 10:00 בבוקר וגם אז הכל מתנהל בעצלתיים. מספרים על גאורגיה שהנשים עובדות והגברים מעבירים את זמנם בעיקר בבטלה, מהמעט שראינו אנחנו יכולים לאמת טענה זו.

ואם אמרנו "מדינת סטאלבט" גם הפרות מתנהלות שם באיזי ומשוטטות חופשי חופשי על הכבישים אבל על כך בהמשך.

אבל הנופים של גאורגיה גם בטיולים הקרקעיים וגם בטיסות בשמי המדינה מהווים פיצוי על הכל.

טיסה דרך טורקיה

לפני היציאה לראליי תאמנו עם אנשי AOPA טורקיה נחיתה לתידלוק, בדקנו עימם גם את כל כללי הטיסה במדינתם והאפשרות לבצע טיסת VFR – כל זאת על רקע היחסים בין המדינות.

בפועל, הטיסה בשמי טורקיה (גם VFR וגם IFR) הייתה מתואמת להפליא, חלקה וללא שום קושי. אנשי AOPA באנקרה חיכו לנו עם מיכלית תדלוק וכיבוד במועדון, גם הניירת לטיסת ההמשך טופלה בצורה מיידית ותוך פחות משעתיים היינו כולנו (6 מטוסים) באוויר בדרכנו לבאטומי (UGSB) שבגאורגיה.

מתדלקים באנקרה



טיסה מאנקרה לבאטומי

המראנו מאנקרה ויצאנו לכיוון צפון מזרח לכיוון הים השחור, טיסה של כשעה וחצי מעל היבשה, גבעות, הרים, ערוצים וטיסה ד"י מחותחתת, ובהגיענו לחוף הים השחור פנינו מזרחה כשאנו טסים מעל הים כשהחוף מצידנו הימני.

היה מעט סגרירי לקראת הנחיתה אבל נחתנו בתנאי VFR מלאים על המסלול הארוך של באטומי – עיר הכניסה לגאורגיה.

נחיתה ב BATUMI (UGSB)



טיסות General Aviation ותדלוק בגאורגיה

בגאורגיה לא ממש מכירים מה זה General Aviation, אין הרבה מטוסים ולכן כל ההתנהלות הייתה מסורבלת ואיטית וזאת למרות התאומים המוקדמים, ההכנות שבוצעו והרצון האמיתי של המקומיים לעזור ולסייע. ולדוגמא, הזמנו ושילמנו מראש על הדלק ובפועל תודלקנו באיטיות מדהימה מתוך חביות על משאית ומשאבה חשמלית מאולתרת.

תידלוק ב BATUMI



גם תהליך הגשת תכנית טיסה, ואפילו לטיסת VFR של שעה בתוך המדינה הינו מסורבל ביותר ועלול לקחת שעותיים ואפילו יותר. ובדומה, כשחזרנו לשדה למחרת כדי לצאת לטיסה המקומית עברנו כולנו – טייסים ונוסעים תהליך זהה לתהליך אותו עובר כל נוסע בטיסה מסחרית ובכלל זה, העברת המזוודות לפקידת הקבלה בדלפק ובמסוע לשטח האווירי, קבלת כרטיס עלייה למטוס ועוד עיכובים מסוגים שונים.

צריך הרבה סבלנות ב"התמודדות" עם הפרוצדורות המקומיות.

אז, כדי להפיג את התיסכול מהעיכובים – משתעשעים קצת

כסא מפלט או טייס נגרר?



הודו זה כאן

וכבר אמרנו, (ומשונה שבאף מדריך טיולים לגאורגיה לא מצאנו שום התייחסות לכך) שהודו זה כאן – בגאורגיה הפרות בגאורגיה מסתובבות להן בעצלתיים חופשי חופשי על הכבישים, חלקן רובצות בכיף וסופגות חום מהאספלט, והנהגים נזהרים בכבודן מאיטים ומתפתלים ביניהן בזהירות.



ירוק ירוק ופסגות מושלגות

גאורגיה כולה ירוקה, גם ההרים וגם החלקים המישוריים, פסגות ההרים עטורים בעננים ולא מעט מהפסגות עדיין מושלגות – נופים מרהיבים ובמיוחד לישראלים שכמונו.



כפר אופייני עם מגדליו בהרי Mestia



ול MESTIA לא טסנו !!!

בשלב תכנון הראליי רצינו לטוס לעיירה MESTIA שבהרי קווקז הגבוהים, למדנו את הנתיב העובר בוואדי מתפתל בין הרים גבוהים, למדנו לפרטים את המסלול – אורך 3300 רגל, גובה 4600 רגל וגישה תלולה ואלכסונית בגלל תוואי הקרקע. גם מזג האוויר ותנאי העננות נלמדו, ובנוסף שלחנו את שי כ "חלוץ" שיצא לגאורגיה, הצטרף לטייס מקומי שהטיס אותו לשדה היפה של MESTIA – טוב שכך. ההרים מסביב לא מאפשרים נוהל הליכה סביב, העננות יכולה לשבש את תכנית הטיסות, ולכן החלטנו שבמסגרת טיסת ראליי (שבה מטבע הדברים לא כל הטייסים באותה רמת מיומנות וניסיון), לא מתאים שנטוס למנחת זה – אז טיילנו אליו ברכב שטח והיסכמנו גם בדיעבד שזו הייתה החלטה נכונה ומתבקשת.

מנחת TELAVI

מנחת ישן בצד המזרחי של המדינה שנבנה כנראה ע"י הרוסים באורך 5500 רגל ובגובה 1490 רגל מזכיר במשהו את מנחת מגידו שלנו. נחתנו שם לאחר טיסה של כשעה וחצי מבאטומי שלחוף הים השחור.

חונים ב TELAVI



חבל היין והעיר SIGNAGI

הנחיתה ב TELAVI הביאה אותנו לעמק הכרמים, היין והטעימות אשר במזרח גאורגיה. ולעיירה היפה SIGNAGI, מכאן יצאנו לביקורים בכמה יקבים וטעמנו ממיטב היינות של גאורגיה.



אוכל, קדימה אוכל

אי אפשר לבקר בגאורגיה ולא לדבר על אוכל. בכל ארוחה ערכו לנו שולחן עמוס במאכלים האופייניים ובכמות בלתי נגמרת, למדנו להכיר את החצ'פורי ואת החינקלי ואת כל שאר המאכלים הגרוזיניים, ולא שבענו... אין ספק, בכל מה שקשור לאוכל הגאורגים יודעים לא מעט.

תמונה אופיינית מהסבל הרב שעברנו בגאורגיה



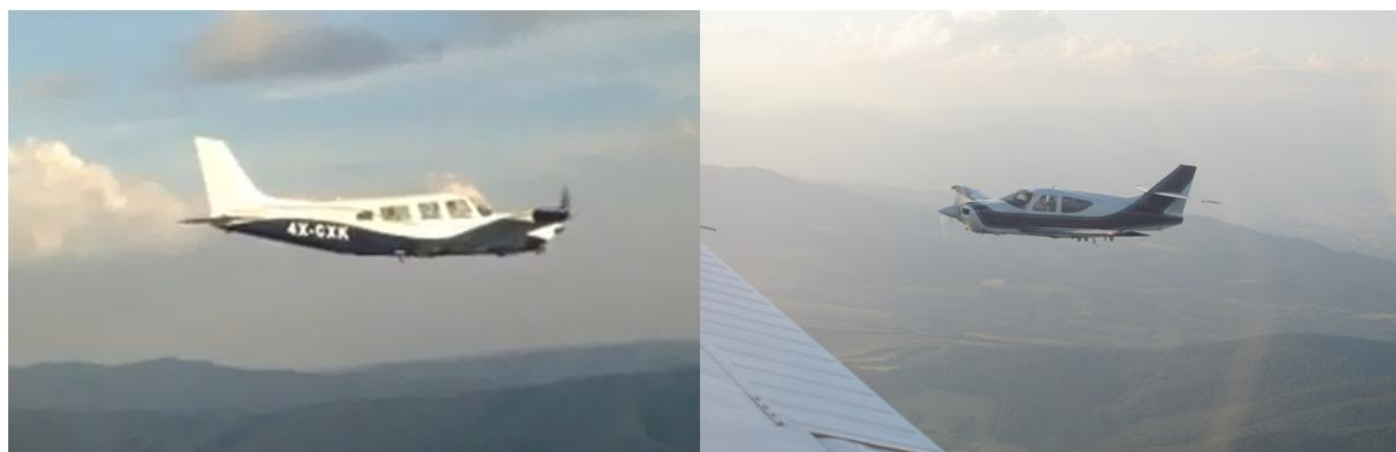
אוכלים ושרים



ובגאורגיה יש פיתויים שאי אפשר לעמוד בפניהם- תותים ישר מהעץ ופעמוני כנסייה שממש קוראים לצלצל ולברוח....



שניים ממטוסינו בשמי גאורגיה



המטוסים חונים ב NATHKTARI





פגישה עם ראש ממשלת גאורגיה או איך תרמנו לקידום ה GENERAL AVIATION בגאורגיה

בדיוק ליום בו התכוונו לעזוב את נאטאקטארי בדרכנו חזרה לארץ נקבע ביקור של ראש ממשלת גאורגיה במתחם שדה התעופה, ביקור שמטרתו הייתה לעשות לנשיא הכרות עם המנחת החדש, עם הפעילות האווירית המתפתחת (פתיחת קו טיסה ל MESTIA), ואירוח של טייסים מחו"ל (= אנחנו) ולכן כדי לתת כבוד למארחים דחינו בכמה שעות את עזיבתנו והשתתפנו באירוע מאוד מכובד בו השתתפו כמה משרי הממשלה המקומית ואפילו נישאו נאומים ע"י ראש הממשלה וע"י טייס ישראלי. והכל צולם ותועד ע"י סוללת צלמים נלהבים.

היה גם כיבוד שנראה בהחלט מזמין ומפתה, אבל שק הרוח שכל הבוקר היה שמוט, התחיל לרטט ולהזדקף וסימן לנו להמריא ככל שנקדים וכך עשינו.

ראש הממשלה נואם על רקע המטוסים שלנו



המראה מנאטאקטארי

המסלול בנאטאקטארי קצר יחסית, כמו הרצליה, 3300 רגל, גובה השדה 1700 רגל ובצרוף יום חם – 33 מעלות צלסיוס – מחייב בדיקה. בנוסף בציוד המזרחי של המסלול יחסית קרוב למפתן עובר קו מתח גבוה, בקיצור, לא נעים. עסקנו בנושא כמה ימים, ישבנו על הגרפים של ביצועי ההמראה, בדקנו משקלים, כיווני רוח, וכל שאר הפרמטרים, הורדנו קצת משקל מהמטוסים ושלחנו חלק מהמזוודות בנסיעה קרקעית לבאטומי ויחד עם זאת מיהרנו להמריא כל עוד הרוח הייתה בכיוון המתאים – כלומר המראה מערבה בלי להסתבך עם קו המתח.

אך, כשהגיע תורנו להתיישר התגברה הרוח ל 15 קשר ושינתה כיוון ב 180 מעלות. בהכנה המוקדמת אמרנו לעצמנו שעד רוח גב של 10 קשרים נמריא מערבה ללא הסתכנות בקו המתח אך עם 15 קשר ?!, הטייס המפקד החליט להמריא נגד הרוח מזרחה ואל מול קו המתח הגבוה, ביצענו המראה תיקנית קצרה (25 מעלות מדפים, מצערת מלאה, שחרור בלמים לריצת המראה), עצרנו את הנשימה כשחלפנו מעל החוטים נסקנו בזהירות ופנינו מתון מערבה לכיוון הים השחור והעיר באטומי. גם המטוס שאחרינו ביצע המראה דומה מזרחה כשהוא "שובר" לפני קו המתח.

נפרדים מ BATUMI



ואמרנו כבר שהכל בגאורגיה מתנהל על מי מנוחות, אז תוך כדי תהליך התידלוק של ששת המטוסים הספקנו לבצע החלפת רצועת אלטרנטור כולל כל הבדיקות.

תיקון שדה



הכח הנשי מאחורי הראליי



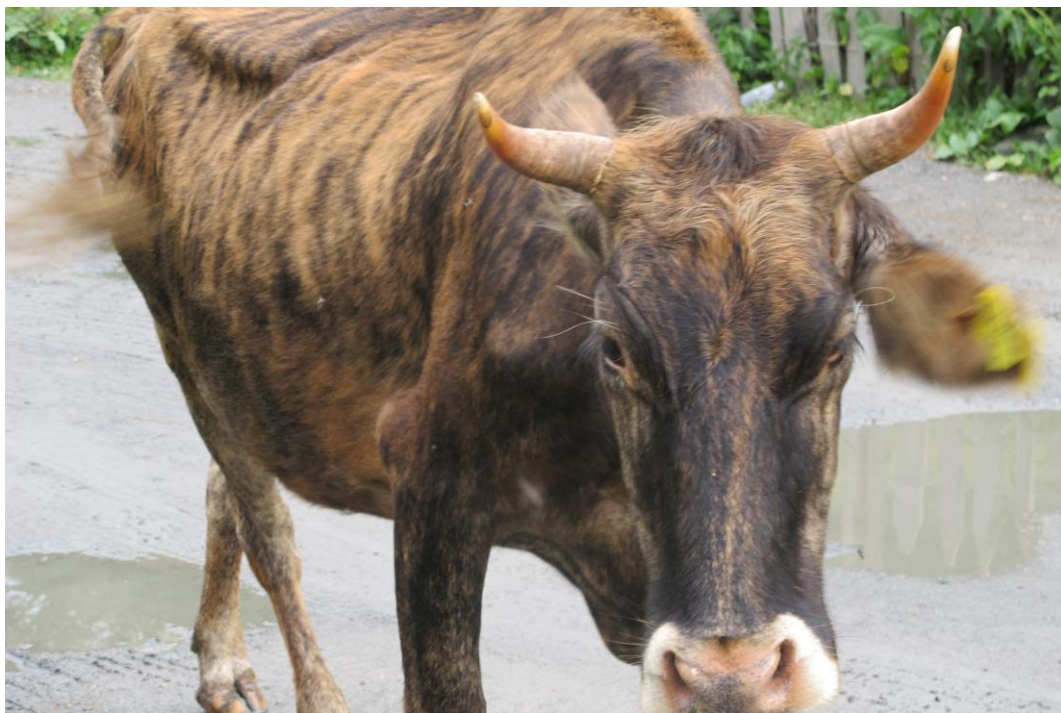
וּחִידָה גְרוּזִינִית : למה התכוון האינסטלאטור , רמז – אנחנו לא הצלחנו לפתור



פסיפס אנושי בגאורגיה



ובמבט נוגה נפרדנו מגאורגיה



נחיתה על L 03 באנקרה



ובחזרה בחיפה



סה"כ כ 2300 מיילים ב 17 שעות טיסה – כיף אמיתי.

זהו, נגמר, נחתנו בשלום ומלאנו מצברים לעוד שנה.

דרור ארצי

Dror Artzi

