

ראלי לבלקנים - ספט 2013 – סוכות

מעשיה תעופתית שתחילתה - "עיצבוניס" בשדה דוב, המשכה - הודעה "שאין דלק ברודוס" אחרי שעתיים ומחצה של טיסה, המשכה העגום - גלגולון של אחד המטוסים בשדה דשא "סטנקובץ" הנמצא כעשר דקות טיסה מסקופיה אשר במקדוניה, לקראת סיומה - ההכרזה "שאין מקום עבורנו ברודוס" בדרכנו חזרה לארץ וסופה - פטירתו של אבי בגיל 93 ועלייתו בסערה השמימה.

רשימה זו מוקדשת באהבה והערכה והמון כבוד לאבי מולידי היקר שבין מעשיו האצילים נזכור לו גם שחיכה לשני בניו הבוגרים שישובו ממסעם המהנה במקדוניה, במונטנגרו וביוון ורק כשהיו בלג האחרון מרודוס לשדה דוב החזיר את נשמתו לבורא.¹ (בנספח ב' קישורים לכתבה עליו מעיתון הארץ של יום ו' 11.10.13 וקישור למאמר שכתב אחי עמוס).

הקדמה וסיכום ראשוני:

אמנם ביום השני למטסנו ארעה תאונה שהמחישה את המשפט הידוע "שומר פתאים אדוניי"², וכמעט עלתה לשלושה אנשים בחייהם, ולמרות שכאמור לעיל סימתי את המסע בסידורי לווי לאבי המנוח אני לחייב לציין לפני הכול את הנקודה הבאה. נטלתי חלק עד היום בלפחות 10 מטסים, ראליים או סתם טיולים תעופתיים מאורגנים שאורגנו ע"י אגודת התעופה, (שבין הבולטים בהם, סיציליה, תורכיה, בולגריה, יוון, כריתים, האיים רודוס-מיקונוס-סנטוריני-כריתים, ירדן - עמאן ועקבה, ...) אבל מטס זה, בניהולו ובניצוחו המקצועי והארגוני של בנצי מדריך הטיס המיתולוגי, היה מתוקתק, מאורגן, מוקפד ועתיר השקעה ומחשבה יותר מכל הקודמים, ובהפרש ניכר. לפעמים מרוב עצים אין רואים את היער ולפעמים מרוב עננים שוכחים לראות גם את השמים המקסימים, אז חשבתי שזה ראוי להיכתב כבר בשלב הפתיחה לפני שתיאורי הגלגולון יפילו עליכם תרדמת (מאחר ומוניתי לחוקר באירוע מטעם משרד החוקר הראשי הרי שהמידע ובעיקר המחשבות והתובנות שתזכו לקרוא ברשימה זו הינו מינימאלי).

הנחיות קריאה והתנצלויות:

האמצות שביקרנו בהן, מקדוניה, מונטנגרו, קרואטיה ויוון ראויות למדריך כתוב מקצועי אין סופי, ומאחר וסיפורי הוא תעופתי ניסיתי להימנע מתיאורי המקומות הקסומים בהם ביקרנו, מן ההיסטוריה הכללית והיהודית המפוארת שפגשנו בכל מקום (למעט מספר נקודות חשובות) והתמקדתי בפר התעופתי החוויתי של הטיסה, בחווית הקבוצה שטסה יחד עם הפרשי רמות בין הטייסים ועם שלוש נשים בנות זוג של אוויראים שנאלצו להיות שותפות באירוע תאונתי

¹ כפי שצינתי בלוויית אבי אני היחיד משלושת האחים שלא קשור לפולקלור ולמדעי הרוח/חברה ונשאר בהנדסה וגם אין לי כוונה להסבה מקצועית כמו עמוס אחי, ולפיכך כנראה שלא אשא דברי תורה לזכרו ולכבודו בכינוסים המדעיים העתידיים אז לפחות ארשום רשימה תעופתית לכבודו, כי רב הוא.

² ה' שומר על האנשים התמימים או על הילדים, פתגם המבטא אמונה כי ישנה השגחה מיוחדת על האנשים התמימים - תהלים קטז ו: "שֹׁמֵר פִּתְּאִים ה' דְּלוֹתֵי נְלִי יְהוֹשִׁיעַ". ("שומר פתאים ה', שכן קורין בכרכי הים לינוקא פתיא"-סנהדרין קי ע"ב, וכן: "הוא (השם יתברך!) - הוא שומר פתאים וטפשות: / ...ועמד לה קומץ חכמתה לשפר ולדות לעמה"- שאול טשרניחובסקי / אמא דסבתא שלי).

ולחמשיך במסע בו לפרקים הדיונים והדיסקוסים אודות האירוע העצוב הנ"ל כיכבו בנושא השיחה הבלעדי.

מסלול, תידלוקים, זמני טיסה וקישור לכל ההמראות והנחיתות שבוצעו במהלך המטס

במטוס ARO – מפורטים ומצורפים למתעניינים (ורק להם) בנספח א'.

סדר בניית הכוח והריסת הכוח

הכוח: סה"כ 5 מטוסים, שתי ססנה 172 (הזרקת דלק), דיאמונד (Diamond-Da-40), מוני (M20J) (הח"מ - טייס), אצטק (דו מנועי מוטס ע"י מנהל המטס).

מטוס אחד (ססנה) שיצא כבר לפני החג ובילה מס' ימים ברודוס, הצטרף אלינו ביום ו' בדרכנו לסקופיה.

מטוס שני (ססנה) יצא עם כולנו (4 מטוסים) אבל מסיבות שיפורטו בהמשך נחת ברודוס לתדלוק ורק אח"כ נחת בסמוס ונשאר ללון שם מפאת השעה המאוחרת. מטוס זה הצטרף לשאר המטוסים למחרת בצהריים בסקופיה ונפרד מאיתנו כשעתיים לאחר מכן, כשהחליט להישאר בסטנקובץ ליד סקופיה. (יצאנו 4 וחזרנו 4....סתאאאם).

צוות המטוס שלי: איתי במטוס היו שניים - אחי היקר שכבר זכה לחלוק איתי מסעות מסוג זה בעבר, כמו לדוגמא, כרתים, יוון - קסטוריה, ירדן, ושבמסע לקסטוריה גילינו את הידע המקיף והעשיר שלו גם בתחום של יהודי צפון יוון וכל תרבות הלאדינו ולכן רתמנו אותו מבעוד מועד לתפקידי הדרכה ייעודיים.

כטייס המשנה שימש ידידי, כבן לי, ש"י. את ספור היכרותנו וידידותנו כבר פרסמתי בעבר בפורומי תעופה ובמהלך אחת הארוחות במסע (בטוב ליבי באוזו או במשקה אלכוהולי מקומי אחר) חזרתי עליו. לפני היותו לטייס פרטי (וגם אחרי) הוא היה חבר בפורום טייסי הסימולאטורים ושליטתו בניווט, אוויראות ושיחות עם בקרים ומגדלי פיקוח יווניים, מקדונים, מונטנגריים, קפריסאיים וישראלים ראויה לצ"ש מיוחד.

תאור המסע:

יום ראשון למסע (ו' בשבוע): ש"ד - כאילו לרודוס - סמוס - סקופיה

המראה מהרצליה בדרך לחו"ל הינה עבורי, ברוב המקרים, מרטיטה. מטוס מתודלק, מטען לטיול לחו"ל, סירת הצלה + חגורות הצלה וכמובן נוסעים וטייס שמשקלם הולך ומשתבח עם השנים.

מאחר ואחד משותפיי במטוס חזר מחו"ל עם המטוס פחות משבוע לפני צאתנו כשהוא מלא אזהרות וטרוניות על הטיפול המשפיל לו זכה ביציאה מן הארץ בשדה דוב, סגרנו כל סדק, פרצה או "חורון" אפשרי מבעוד מועד.

למרות זאת מצאנו עצמנו, ארבעה מטוסים (אחד המטוסים שאינו שייך למטס אבל באופן מקרי הוא היה מנוהג ע"י אחד משותפיי הקודמים במטוס) ממתינים למעלה מ-40 דקות (!) (עם טלפונים הלוך ושוב והטחת האשמות הדדיות בין גורמי הבקרה השונים) עד לקבלת האישור המיוחל³.

³ מעבר לעובדה שאפילו החלפנו ATIS (עבור עמוס: Automatic Terminal Information Service) במהלך ההמתנה, שוב קניית ה-ICOM לצורך המתנה ליד המטוס לאישורים, הוכיחה את עצמה.

עד כחצי שעה לפני רודוס הכול התנהל כמתוכנן (כמו שלומדים תמיד במסעות לחו"ל התוכנית היא בסיס לשינויים ולעיתים קרובות הדמיון בין המתוכנן למצוי הוא מקרי). ואז נשמע ההודעה התמוהה בקשר **שברודוס נגמר הדלק**. אחרי שחזרו על ההודעה פעמיים משהו מהמטוסים תרגם לעברית בערוץ המשותף למבנה. לטענת השדה ברודוס הדלק יגיע רק בעוד 4 ימים. "בוא אלי פרפר נחמד, תנוח 4 ימים, אל תירא, נתדלקך, ותעוף בחזרה". עוד כ-10 דקות חלפו ובמחסן עלום ברודוס נמצאו כ-360 ליטר. המטוס שלא שייך למטס הודיע שינחת לתדלק עד למיקונוס וחזרה וישוב עוד 4 ימים. ססנה מהמטס שלנו הודיעה שתנחת ברודוס לתדלק ותמשיך מיידית לסאמוס לתדלוק נוסף. הססנה ששהתה ברודוס כבר הייתה באוויר בדרכה לסאמוס לתדלוק ושלושת המטוסים הנותרים (אבירי החייל) שמו פעמיהם ישירות לסאמוס. ערב לפני כן במאמצי צמצום המשקל במטוסי השלכתי את דפיות סאמוס...

הנחיתה בסאמוס אתגרית כרגיל. רוח צד של כעשרים קשר המצריכה כנף למטה והרבה רגל. קצת לפני שנחתנו המריאה הססנה הראשונה (זו שיצאה מרודוס) לכיוון סקופיה (מקדוניה)⁴. בסאמוס שני הטרטורים הרגילים. ביקורת מכס, עולים ויורדים למגדל ובכל פעם בדיקות בטחוניות, מורידים ועונדים שעון, ומעל לכל התדלוק הפלגמטי והמחסור במכונת גיהוץ לכרטיסי אשראי. בשעה טובה המראנו שלושה מטוסים. הססנה האחרונה שקיבלה קצת סמי מרץ ברודוס לא הספיקה ונשארה ללון בסאמוס.

הלג מסאמוס צפונה הוא אחד הלגים הימיים היפים. עשיתי אותו לפחות שלוש פעמים בחיי (קבלה, לסבוס ולימנוס ובולגריה) שוב כל אי, שכיית חמדה. לראשונה טסתי ליד חצי האי חלקידקי וראיתי את הר אתוס המפורסם (שאסור לטוס מעל זרועו המזרחית מפאת קדושת המקום), והופ אנחנו במקדוניה. טיסה מרשימה ויפה לאורך נהר ורדר ונחיתה עם תרגול ILS בביני"ל של סקופיה. בניגוד לסאמוס בדיקות הדרכונים והתדלוק עברו חלק. פגשנו לראשונה את הססנה (זו שיצאה מרודוס) עם שני טייסים המלווים בבנות זוגן. זו לי פגישת הראשונה עם כל ארבעת נוסעות וטייסי המטוס וראוי לציין את הנאתי המרובה. אם מחפשים נקודות נוספות לזכות הראלים התעופתיים, הרי לכם נקודה נוספת.

לילה בסקופיה עם טיול לילי לאורך הנהר המואר והיכלי הפאר אשר מצידיו ולמחרת, (מוקדם בבוקר) סיור במדרחוב, במוסיאון לשואת יהודי מקדוניה (זה שצינתי כבר שעל קירו החיצוני כתוב בלאדינו באותיות לטיניות) ובשוק. נפרדנו מהנשים, נסעו לסטנקובץ ברכבה של אחת הישראליות שנמצאות בסקופיה, ונתכנסו סופסוף כל חמשת המטוסים בשדה של סקופיה (גם הססנה החמישית היגיעה בשע"ט).

יום שני למסע (שבת): סקופיה – סטנקובץ – סקופיה – גלגלון

הערה חשובה: הח"מ מונה לחוקר מטעם משרד החוקר הראשי של משרד התחבורה ולכן הוא מנוע מתיאורים מפורטים ובעיקר מתיאור תובנות, מחשבות הגיגים והשמצות, ולפיכך נאלץ החוקר המדופלם לסטות ממנהגו ולתאר את האירוע מנקודת מבטם של הנוסעים והטייסים

⁴ השם הרשמי של מקדוניה הוא: הרפובליקה היוגוסלבית לשעבר של מקדוניה, ושמה באו"ם הוא "Republic of Macedonia the former Yugoslav" (נקרא לעתים בקיצור: FYROM). כשאמרתי למגדל בסאמוס שאני טס למקדוניה, התרגזו והוסבר לי שזה כמו שמטוס שטס לארץ יודיע לבקרה בארץ שהוא טס לפלסטינה....

במוני (ARO) שהיה המטוס היחידי מבין חמשת המטוסים שאפילו לא המריא בזמן האירוע מסקופיה לסטנקובץ...

בשדה סקופיה, אחרי התרגשות הפגישה עם המטוס האחרון, בוצע תדריך מפורט לקראת אחת משתי נחיתות הדשא המתוכננות למסענו. מועדון התעופה הספורטיבי של סקופיה הזמין אותנו ל"על האש" בחברתם. הטיסה לשם לוקחת לססנה כ-10 דקות קצרות (כמו שדה דוב - הרצליה). בהזדמנות זו ובמחווה של רצון טוב צרפנו ללג קצרצר זה כארבעה קדטים מבית הספר לטיסה בסקופיה המנוהל ע"י חברה ישראלית. הערה זו חשובה להמשך. אחת הססנות המריאה ראשונה ואחריה מנהל המטס באצטק ושניהם נחבש"ו⁵. הססנה השנייה (זו שבילתה את הלילה בסמוך שלא תחת עינינו הפקוחה והיגיעה באותו היום לסקופיה) ובה שני טייסים שאחד מהם כבר נחת בעבר בסטנקובץ (לפני כשלושה חודשים) ונוסע חסר רקע תעופתי, המריאה וקצת אחריה המריאה הדיאמונד. עבדכם המתין על הקרקע. ואז הודיע לנו המגדל שהססנה נעלמה לו מהמכ"ם ואינה עונה לו בקשר. מייד עצרתי את הסוס והמתנתי, למרות שכבר קיבלתי רשות להתיישר ולהמריא. הדיאמונד שבאוויר הצטרף לחיפושים. עוד שתי דקות חלפו והמגדל המשמש גם כפיקוח הודיע לחברי להקת ה-X4 שהחבר שלנו התרסק (תוצאה מכך שהוא נעלם לו מהמכ"ם, הטרנספונדר לא הגיב ומשואת מיקום התרסקות (ELT)⁶ שידרה...). הקדט שהיה אצלנו במטוס חש ברע ועל כולנו ירדה תוגה תהומית. המטס נהרס חשבנו...מיד ביקשתי לחזור לחנייה ובמהלך ההסעה הקדט המקדוני שאצלנו במטוס דיבר בטלפון עם שדה היעד והודיענו שהמטוס אמנם התרסק בשדה אבל כל שלושת האנשים בריאים ושלמים. ידידינו בדיאמונד אישרו את הידיעה וחזרו לנחיתה. בשלב זה הסתבר לנו שהקדט המקדוני שהיה איתנו במטוס איבד את אביו חמש שנים לפני כן בתאונת ססנה ליד אוכריד (היעד הבא שלנו במקדוניה), וכתוצאה מכך הוא בלחץ להודיע לאימו (האלמנה) שלא תדאג כשתשמע ברדיו...כיביתי מנוע וחשבתי ששוב הפסדתי/הרווחתי טיסה (סתאאם). המשך היום עבר עלינו בליקוק הפצעים והנזקים. החוקר שהיה בצוות מצא עצמו עוסק בהסברים ובעיקר מקטין את רמות החרדה אצל שלושת נשות הטייסים ועוד שלושת הנוסעים שאינם טייסים שהצטרפו למטס...⁷

יום שלישי למסע (א'): סקופיה – אוכריד

התאוששנו מהאירוע. השארנו טייס אחד בסקופיה, מטוס אחד בסטנקובץ ושני האחרים מהמטוס שנפגע שכרו רכב והמשיכו איתנו. טיילנו באוטובוס בבוקר לקניון מטקה, ולאחר מכן טסנו מעליו ולאורך נהר טרסקה בנופים מדהימים ויפיפים שכמעט הצליחו למחוק חלק מטרואמת אמש. הנחיתה בשדה דשא נוסף כאורחי מועדון התעופה של ביטולה⁸, בוטלה (מטעמים מובנים שלא יכולנו להרשות לעצמנו לרדת לפחות מ-80% מהסד"כ). חצינו עמקים והרים והספקנו לטיול רגלי עם מדריך באוכריד (בעיר העתיקה). השדה שוכן גם על שפת האגם ובכדי לתרגל שוב נחיתת ILS טסתי בנומך יחסי אל מעל מרכז האגם ויירטתי את הרדיאל

⁵ נחב"ש – נחת בשלום בעגה הצבאית המקובלת.

⁶ Emergency Locator Transmitter – ELT (לא לערבב עם טלסקופ גדול במיוחד).

⁷ כשבועיים לפני האירוע עברתי סדנא ב-SRM (Single Pilot Crew Resource Management) שזה מקרה פרטי של CRM שאורגנה ע"י אגודת התעופה הכללית. הסיכוי שהאירוע שקרה היה קורה למישהו מבוגרי הסדנא נמוך, לעניות דעתי, באופן משמעותי...

⁸ העיר השנייה בגודלה במקדוניה. ביטולה ידועה בעולם היהודי בשם **מונסטיר** (Monastir), במקום חיו יהודים עוד מן התקופה הרומית.

לנחיתה. יפה זו מילה צנועה לתיאור הלג של הגישה לנחיתה. עיר הקייט המדהימה הזו, כמו שדה התעופה שלה, יושבת על שפת אגם יפהפה שמקבל את מימיו מאגם פרספה המשתרע במקדוניה, אלבניה ויוון (וכתבתי עליו כבר פעם בתיאור מסעותיי לקסטוריה). לאחר מסע וטיפוס רגלי זכינו בשעת ערב מאוחרת להשביע את רעבוננו במסעדה מקומית מרשימה. ראוי לציון המדריך המקומי שהתלווה לנו שאביו המנוח (נפטר לפני 16 שנה במקדוניה) היה יליד טול כרם. ממש מפה, מהשכונה. למחרת שטנו באגם למנוזר יפיפה (ע"ש נחום הקדוש) וסיירנו במעינות שמקיפים אותו, ובצהריים, אחרי בדיקות גבול מדגמיות נפרדנו ממקדוניה וטסנו לטיבט אשר במונטנגרו.

ימים רביעי, חמישי ושישי למסע (ב', ג' וד'): אוכריד - טיבט (מונטנגרו).

קשה לנסות לדרג לגים במסע, אבל זה היה לא רק אחד הלגים היותר יפים ומרשימים במסע זה אלא, עם כל ניסיוני המצטבר, מן היפים בראליים ים תיכוניים לרבות תורכיה. נחתנו בשדה התעופה היפהפה של טיבט אחרי לג אחרון לאורך החוף המשובץ כפרים ועיירות קסומים וציוריים (מזכיר קצת טיסה לאורך החוף האמלפי בדרום מערב איטליה). חשבתי לדגל על התיאור הבא, אבל. לא מספיק הנוף היפהפה אלא שגם שלוש יפיות מונטנגרואיות קיבלו את פנינו בשדה וסימנו לנו את החנייה. לראשונה שמחתי שיש צורך לחכות לדיאמונד ולססנה שמאחורי. (תמונה מהאירוע כבר פרסמתי בפורום תעופה קלה...). בדיקות הגבול (אחרי ההתעצבנות האישית שהייתה לי באוכריד בגלל ניסיונם למנוע ממני לצאת למטוס כשלדרמן בכיסי ולא בתיק הציוד...) עברו בנעימים ובכיף (שלא לדבר על הליווי הצמוד). שמנו פעמינו למלון שהוא למעשה חלק מעיר קייט אינסופית בבודווה (מלון סלובנסקה....). רק על המלון ועל ארוחות הבוקר (וגם ארוחת ערב אחת) הייתי יכול למלא רשימה שלמה אבל כזכור מן ההקדמה זה לא מדריך טיולים ולא מדריך בתי אוכל ומזללות ואני מתמקד בצד הטיסתי....כשנתתי מחמאות בפתיחה על הארגון והתקתוק הרי גם העובדה ששלושת הלילות הרצופים שבילינו באותו מקום היו במלון היותר מפואר ששכנו בו, תרמו לחוות הדעת החיובית. במהלך שלושת ימים אלו, כששרשותנו אוטובוס צמוד ומדריך, טיילנו בפירד ובעיר "קוטור", וביקרנו בדוברובניק שבקרואטיה⁹ ובדרך חזרה (בשעת לילה מאוחרת) אפילו שטנו במעבורת (קיצור דרך לחצות את הפירד). ביום נוסף ביקרנו בשמורת לובצן (טיפסנו עד כדי התנשמות לקבר מפורסם השוכן במרומים), שטנו באגם שקדר (יש הטוענים ששתייתי יותר מדי במהלך השייט, אבל מאחר ואיני זוכר שזה קרה איני יכול לאשר או להכחיש) ועוד מספר ערי חוף קסומות.

לראשונה ביקרתי במונטנגרו ובטוחני שעוד אחזור...

יום שביעי למסע (ה' בשבוע): טיבט - סלוניקי.

נפרדנו מטיבט וממונטנגרו בעצב רב, אבל קבלת הפנים בסלוניקי מחקה אותו בנוק-אאוט טכני. הדרך שוב מתחילה לאורך החוף המונטנגרי הקסום ואז טיפוס מעל הרי אלבניה וחציה ליוון.

⁹ בנוסף למדריכה המקומית שהצטרפה למדריכה הקבועה שלנו, שמענו גם הסבר מלומד מאחי ולמדנו, מעבר לאנטישמיות הרבה של הקרואטים בתקופת השואה, שדוברובניק נקראה רגוזה ורחוב יהודה מרגוזה (המפורסם) שביפו זה על שם יהודה מדוברובניק (כלומר מרגוזה אינו שם משפחתו כפי שסברתי בטעות 64 שנים).

השדה בסלוניקי מהגדולים והפעילים שחצו, ושם עקבנו אחרי רכב האיסוף והגענו אל מועדון הטייס המקומי. ההפתעה לשני המטוסים שהגיעו יחד ראשוניים הייתה רבה. בכניסה להגדר של המועדון ניצבו שולחנות עמוסי כיבודים, זרי פרחים לנשים שבמסע (שלוש - אחת במטוס הראשון ועוד שתיים במטוס האחרון), ואיש ענק וחם העונה לשם ג'ורג' לאזרוס. יהודי יווני אמיד בעל מטוס (קרדינל המותאם למימדי גופו הענקיים), אוהד נלהב של ישראל שהחליט לארח אותנו בשהותנו שם. אליו נלוו אשתו ובתו המתחילה השבוע את לימודיה באוניברסיטה של ת"א, מנהלת יחסי הציבור של החברה שבעלותו (זיטה) ומזכירתו היפיפיה (אולגה) שגם הצטרפה אלינו להמשך טיולנו (קברו המרשים ביותר של פיליפ השני אביו של אלכסנדר מוקדון הענק), לסיור ברובע היהודי ובבית הכנסת שם ולארוחת הערב המפוארת (בלווית בעלה, למודאגים). למען התרבות והרוחניות הכין אחי המלומד הרצאה מקפת על יהודי סלוניקי ותרבות הלאדינו. במשך כשעה הקשבנו לדברי התורה שלו שלמרות שלא נסבו סביב מטוסים ובטיחות טיסה החזיקו את רוב החברים במצב ערנות מלא¹⁰. אישית, אני עדיין הלום מן העובדה שסיפר לנו אחי כי נמל סלוניקי הוא הנמל היחידי בעולם הגדול שהיה סגור בשבתות ובחגים בגלל מספרם הרב של היהודים שעבדו בו..

יום שמיני ותשיעי למסע (ו' ושבט בשבוע): סלוניקי - טאטוי (אתונה, יוון) – המתנה במבנה כ-3/4 שעה מעל טאטוי.

טיסה מתוכננת של כשעה לאורך החוף הפכה לשעתיים מהנות של טיסה בין האיים, והמתנה באזורי טאטוי בין אגם מרתון, הכפר האולימפי של אתונה וההר אבלון שהוא נקודת הכניסה לטאטוי (לא לערבב עם "אפלון" בדרך לקפריסין...). זה התחיל עם איזו שריפה לאורך החוף ובכדי לא להפריע למטוסי הכיבוי נשלחנו לאי סקופולוס. אם אנחנו כבר שם לא נעבור נמוך מעל האי הקסום סקיטוס ונחזה בבואינגים הממריאים תחתנו ונשלחים להקפה רחבה בגלל מטס של מטוסי VFR... (סימנתי את השדה בסקיטוס כיעד לאחד המסעים הבאים...). חלון הכניסות לטאטוי היה מוגבל ונוקשה למדי בגלל האימונים למטסים האוויריים שהיו מתוכננים לאירוע התעופתי (המטסים באירוע עצמו הוכיחו שהחזרות והאימונים היו מוצלחים...). כנהוג אצל היוונים (ראה ספור הדלק ברודוס) זמנים זה לא עניין קדוש וכך מצאנו עצמנו, כל 4 המטוסים יחד עם עוד 4 מטוסים מצטרפים חדשים (ללא הקידומת 4 איקס באותות הקריאה שלהם) נאלצים להמתין באוויר כמעט שעה עד שיאשרו לנו נחיתות בטאטוי. (לולא הכריז אחד המטוסים על כך שהוא קצר בדלק ייתכן שהיינו מסתובבים שם וחגים מעל אגם מרתון עד עצם היום הזה). המקום עצמו יפהפה. שדה התעופה הקצרצר של מרתון שמולא מים והפך באולימפיאדה למסלול מרוץ לסירות חותרים, המפרצים הרבים והנמל של פיראוס (שקולותיה מזכירים את חיפה¹¹) שנראית ממש בגבול שדה הראייה והמערב אחרי מיקומך בתוך שלל המפרפרים (מלשון פורפירה). ביצענו קצת תרגולי מבנה מרווחים ובעיקר צילומים הדדיים ונחתנו בשלום. הופתענו מהמספר הרב של מטוסים שהיו בשדה, מן הקהל הרב וממגרשי החנייה שסביב, העמוסים במבקרים שבאו לחזות בחזרות לאירוע התעופתי. כל האירוע ממש מעורר קנאה. גם אם זה לא אושקוש זה

¹⁰ ועל כך נאמר: יהלך זר ולא, אחיך....

¹¹ הקולות של פיראוס, מזכירים את חיפה עם בקבוק של "מתיאוס", את נראית כה יפה תנו לשמש לזרוח, על בתים בלבן תנו ללב רק לשמוח, כמו שאז ביוון מנגינה: עממית יוונית; מילים: אילן גולדהירש, ביצוע מועדף: חיים משה

אירוע עתיר תעופה, מטוסים, שיתוף פעולה כלל אירופאי ונציגים של חילות אוויר שונים שהפגינו את ביצועיהם (אהבתי את ה-F-16 שפיזר נורים בגובה נמוך, משך לאנך, התגלגל 8 פעמים ונעלם....). הלוואי עלינו.

למחרת, למעט אלו שהפרפורים ועשרת הימים שמאחורינו התישו אותם, יצאנו לסיור באתונה עם דגש על האקרופוליס. באקרופוליס שוב התנדב אחי המלומד לשאת דברי תורה מאלפים וגרם לתקרית עם מדריכה מקומית שטענה שאסור לו להדריך שם ללא מדריך מקומי מלווה כמו שבירושלים אסור לה להדריך ללא מדריך ישראלי. לטיעוננו שהוא אינו מדריך תיירים אלא מדען שזה נושא מחקר ועבודת הדוקטורט שלו, נזעקה וטענה שלישראלים יש תמיד הסברים.... אחר הצהריים בילינו באתר האירועים התעופתיים של טאטוי שהיה למעשה הסיבה העיקרית לראלי עצמו והוא מה ששחרר אותנו מאגרות הנחיתה ברחבי יוון....

יום עשירי למסע (א'): טאטוי-רודוס - שדה דוב (ללא הרצליה) – התארגנות ללויית אבי

ביום ראשון בשעת בוקר מוקדמת המראנו ארבעת המטוסים מטאטוי בכיוון רודוס ומשם חזרה לארץ המובטחת.¹² לפני הטיסה קיבלנו אחי ועבדכם הודעה שאבא שלנו שאושפז בבית חולים במהלך המסע ישוחרר במהלך היום.

המפות המפורטות של נתיבי ראייה ביוון הגדולה שקניתי בתצוגה בטאטוי יום לפני כן, חגגו והנעימו את הטיסה בין האיים וסלעי הים שנקראים במספרים.

אתם זוכרים בפתיחה כי שכשהתקרבו לרודוס הודיעו שנגמר להם הדלק (למרות שהדבר תואם מיליון פעמים). מיד אחרי שחלפנו את קוס, 10 דקות לנחיתה ברודוס הודיע מגדל רודוס שאין לו מקום בשבילנו ואין חנייה וזה היום הכי עמוס שלו, ואמא ודוניה וזמבירים וזמבירות (למרות שתואם מראש ותוכניות הטיסה אושרו). בשעה 10 בערך הוא הודיע לנו שלפני 14:00 אין לנו מה לנחות. מזל שבנצי לא עצבני....נחתנו. נכון שהשדה היה עמוס במיליון מטוסי נוסעים ענקיים אבל מגרש החניה של התעופה הכללית היה ריק והיינו המטוסים היחידים שהיו צריכים דלק AVGAS (100LL). העניינים זרמו בעצלתיים, הן התדלוק (לקח לי זמן לשכנע את המתדלק שיתדלק את כולנו ורק אז ניסע למשרדו לשלם, ולא אחרי כל מתודלק לנסוע למשרדו) והן שלטונות ההגירה ואגרות/מיסי הנמל השונים.

בינתיים התבשרנו אחי ואני שחלה הרעה במצבו של אבינו ומבית החולים ביקשו שכל המשפחה תגיע. מצב קשה ולא נעים אז הזעקנו גם את אחינו הצעיר שיבוא מפלורידה....

ביקשתי להמריא ראשון ממטוסי המטס אבל המגדל אישר לי אחרון (למרות שחניתי ראשון ורק אחרי שהוא אישר לאיזה 100 מטוסים להמריא לפני).

פתחנו מבער, עקפנו את הדיאמונד ואת הססנה וראינו את בנצי בדו-מנועי נוחת בש"ד. ויתרתי על העברת המטוס לאורווה בהרצליה כי הזמן עד לסגירה היה קצר וגם הודיעו לנו בינתיים שאבינו היקר החזיר נשמתו לבורא.

¹² לו הייתי יורם טהר לב הייתי כותב: "בבוקר עד בשנת תשע"ד עת בציר הענבים, יצאו מטאטוי על מטוסים ארבעת טווסים...." וגו'.

תם המטס הקסום לבלקנים ותמו 93 שנותיו מלאות המעש של אבי רב הפעלים וההישגים (בנספח ב' שמתי קישורים למספר מאמרים בעניינינו ובעיקר למאמרו של עמוס אחי שפורסם בקפה גיברלטר).

תודות ומחמאות לסיום:

לכל חברי המטס תודה על השתתפותכם באבלי. עם רובכם הייתה לי זו הפעם הראשונה לטייל יחד וחברתכם נעמה לי עד מאוד. ללא ספק המסלול המרתק והטיסות המעניינות עזרו לתחושות הטובות ולנעימות הכללית, אבל כל נקל ראש בתרומה האישית.

לבנצי, מוביל המטס, מעבר למחמאות שהרעפתי בפתיחה, לראשונה טסתי בחברתך ובהובלתך למסע לחו"ל (טיסתנו לפני שנים רבות במטס משותף בגבולות הארץ המובטחת למצדה הסתיימה לא משהו...). הבנתי למה לפחות שלושה מטייסי המטס טסו איתך לפחות שלוש פעמים לחו"ל בעבר, לרבות טיסות לאושקוש. אתה מוביל ומנהיג כנופיה מוטסת ראוי לציון. מצד אחד לא נכנס בורידים (כמו, לא חשוב מי...) ומצד שני אתה מנסה לצמצם את גורם המקריות למינימום, מה שבטיסות בינ"ל מאוד קשה. החוברת שהפקת למטס היא יצירת פאר משום שהיא מכילה את כל מה שבאמת צריך על מנת לשרוד בהצלחה ובביטחון במסע, וחוסכת שעות מרובות של התברברות באתרים השונים. ניכר היה במסלול שהושקע בו המון עבודת הכנה והמון מחשבה, ועל כל אלה כה לחי.

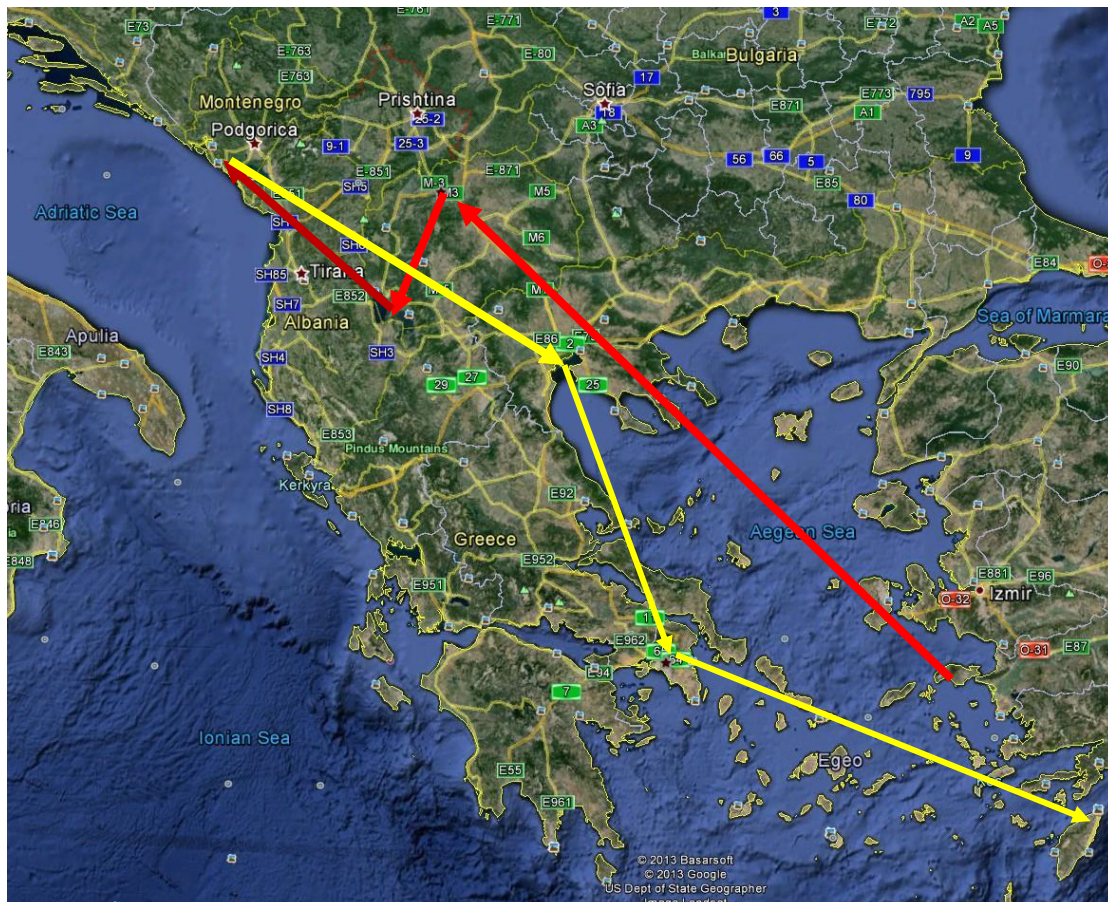
יזהר נוי

נספח א' – שעות הטיסה (במוני כולל המתנות באוויר ועל המסלולים) ומסלול הטיסה

יציאה	נחיתה ביניים	תדלוק/ עלות	נחיתה סופית	תדלוק/(ליטר) עלות (יורו)	משך (שעות)	
הרצלייה	סמוס (יוון)	158 ליטר, 443.5 יורו	סקופיה (מקדוניה)	40 ליטר, 100 יורו	7.3	
סקופיה			אוכריד (מקדוניה)		1.1	
אוכריד			טיוואט (מונטנגרו)	156 ליטר, 256 יורו	1.2	
טיוואט			סלוניקי (יוון)		1.8	
סלוניקי			טאטוי (יוון)	158 ליטר, 474 יורו	2.2	המתנה של 3/4 שעה
טאטוי	רודוס	77 ליטר, 216 יורו	שדה דוב		5.0	
סה"כ		589 ליטר	153 גלון	1489.5 יורו	18.6	

הערה: בחוברת בנצי ציין – 19 שעות לפי 120 קשר. ראו פלא. קשיר לרט מהמטוס של כל ההמראות והנחיות באדיבות שגיא.

https://www.youtube.com/watch?v=EzxWSXMMP0s&feature=youtube_gdata_player



טיפח פלורליזם

פרופ' דב נוי, חוקר ספרות עממית
(1920-2013)



והמתרגם שמשון מלצה. נוי דיבר חמש שפות: עברית, יידיש, גרמנית, פולנית ואוקראינית, ולימים ידע לקרוא בעשר שפות נוספות. "רציתי להמשיך בלימודי רפואה בלמברג, אך ראיתי שמכים שם יהודים והחלטתי לעלות ללמוד בארץ", סיפר על עלייתו ב-1938. משפחתו, פרט לאחיו הצעיר, נרצחה בשואה. האח, מאיר נוי, היה למוסיקולוג ומלחין חשוב, החתום, בין היתר, על מגנינת השר "הי רדו מה". באוניברסיטה העברית למד נוי תלמוד, תולדות עם ישראל ומקרא. את הדוקטורט על הספרות התלמודית כתב באוניברסיטת אינ-דיאנה, בהנחיית פרופ' סטיב תומפסון, מגדולי החוקרים בתחום.

במלחמת העולם השנייה שירת נוי בצבא הבריטי. את העניין שגילה בפולקלור הפגני גם בשירותו הצבאי, כשחיפש בתי כנסת ואתרים יהודיים בכל מקום שהגיע אליו. ואולם המפגש הראשון שלו עם הקהל העממי היה במחנות העקורים בקפריסין, אליהם נשלח ב-1947 כמורה לעברית וליהדות. כששב לישראל ערך עם מלצר את השבועון "דבר לילדים" והיה חבר מערכת "דבר". בנו, עמוס נוי, נוכר בסיפור מ"תולוגי ששמע מפי אביו. "יום אחד בן גוריון ביקר במערכת 'דבר', הוא לחץ לכולם את היה, אבל דילג על אבא. העורך, דוד זכאי, העיר לו, אך בן גוריון השיב: אינני לוחץ ידו. הוא יוצר גטאות רוחניים".

נוי כתב וערך כ-60 ספרים. החשובים שבהם הם שישה כרכים של "מפתח המוטיבים של הספרות העממית", הנחשב לתנ"ך של עולם הפולקלור. רבים מתלמידיו מכהנים היום כפרופסורים באוניברסיטאות בישראל ובעולם וממשיכים את מסורת האיסוף של סיפורים עממיים ותיעודם למען הדורות הבאים.

על מפעל התייעוד שלו קיבל נוי ב-2004 את פרס ישראל לחקר הספרות. "מפעלו הרים את קרנה של תרבות יהודי המזרח ואף זכה לקבל תפוצה מעבר לגבולותיה של ישראל. באוניברסיטאות רבות בעולם נלמדת התרבות העממית של ערות ישראל, ואסור לשכוח שא"למלא מפעלו המבורך היתה תרבות זו עלולה להיכחד ולרדת לטמיון", נכתב עליו.

נוי הותיר אחריו שלושה בנים ושמונה נכדים. אשתו השנייה, הארכיאולוגית תמר נוי, מתה ב-1997.

פרופ' דב נוי החל בעבודה על מפעל חייו ב-1955. הוא גייס רשת של מתנדבים, שנסעו ברחבי הארץ ורשמו סיפורי עם שעברו מפה לאוזן. למשימה נרתמו מורים, אחיות ועובדים סוציאליים, שהתבקשו לאתר במקום מגוריהם - במושב, בעיירת הפיתוח, או בשכונה - סיפורים שעובדים מדורי דורות, ולהעלות אותם על הכתב.

"נוכחתי לדעת כי אם אין דוקומנטציה לחומר הפולקלוריסטי אין לו ערך מדעי. שמעתי כאן סיפורים שבעל פה שהיו יותר אותנטיים מאשר אלה שהועלו על הכתב. לכן חשבתי שחייבים לאסוף מחדש סיפורים ממזרח אירופה ומארצות אסיה ואפריקה, ולא לסמוך רק על דברים שהגיעו אלינו בכתב", סיפר נוי. "על ידי מורשת האבות מגיעים לאהבת ישראל ולעלייה לארץ ישראל", אמר. בהמשך הופקו דו הסיפורים בארכיון הסיפור העממי בישראל (אסע"י), שהקים נוי בחיפה.

"זה מפעל עצום וחשוב, שאין דוגמתו בעולם", אמר פרופ' עלי יסיף, מהחוג לספרות באוניברסיטת תל אביב. מפעל זה "משקף את תפישתו התרבותית המעמיקה של נוי, שעל פיה רק בקבלת הגיוון התרבותי של כל העדות, הדתות והלשונות בישראל טמונה האפשרות לקיום יחד באחדות ובשיתוף פעולה של שוויון ואחוה". אמרה פרופ' גלית חזן רוקם, מהחוג לספרות עברית באוניברסיטה העברית. כיום מכיל הארכיון 26 אלף סיפורים.

הייחודיות של המפעל שיוזם נוי נבעה מכך שהוא החל בשנות כור ההיתוך, שבהן ניסתה הממשלה להשכיח תרבויות ומסורות וליצור צבר ישראלי מקומי, שזנח את עברו. "נוי שנא מעומק לבו את הגישה הזאת ונאבק למען תרבות פלורליסטית, ולא תרבות של מחיקת זהויות", הסביר יסיף. את הביקורת שלו תיעל להקמת הארכיון, שבבסיסו הניסיון לא לשכוח את התרבות של יהודים מארצות כמו מרוקו, בולגריה ורומניה. "הארכיון היה הבסיס להבנה שכוך ההיתוך הוא שגיאה גדולה, שנבעה מטיפשות ומאנוכיות", אמר יסיף.

נוי נולד ב-1920 בעיר קולומיאה, שהיתה תחילה בגליציה, אחר כך עברה לפולין, בה משך סופחה לברית המועצות, והיום נמצאת באוקראינה. הוא למד ב"חדר", אך סיים גם גימנסיה פולנית. חינוך עברי למד אצל המשורר