

מטס בולגריה 2011 – רשמי מסע

כמו כל אחד מהמטסים שחווינו בעבר, גם זה לבולגריה החל חודשים רבים לפני היציאה לדרך. ראשיתו בפגישה בין יו"רנו ירון עם מקבילו הבולגרי באחד ממפגשי חו"ל. הסיבה הפורמאלית הייתה חנוכת שדה תעופה חדש בעיירה לסנובו. אבל, מי צריך סיבות פורמליות? כרגיל, יו"רנו השמח להרחיב את הקשרים הבינ"ל של האגודה, לחץ על המתנע והעסק החל להתגלגל.

לראש צוות הארגון מונה שי פופר, שלקח כעזר כנגדו את דוד קומפורטי, דובר הבולגרית. שי לקח על עצמו את הארגון הכולל, בפרט האווירי, והשאיר לדוד את הטיפול בכל סידורי הקרקע. כן, לדעת בולגרית זה יתרון בקשר עם הגורמים הבולגריים. זה המקום להסיר את הכובע בפני השניים הנפלאים הללו שבזכותם יצא המטס לדרך וסופו הנאה שלמה לכל משתתפיו.

למטס נרשמו לא מעט מטוסים. לדרך יצאו והגיעו עשרה מטוסים ועל סיפונם עשרים ושמונה נשים וגברים,¹ קבוצה נהדרת שחלקה נפגשת מדי שנה במטס זה או אחר, ויוצרת את האווירה המיוחדת למסעות שלנו. לא כל המטוסים יצאו במועד אחד, חלקם יצאו כבר ביום שישי הראשון בחודש. אנחנו, עקב מגבלות טכניות, יצאנו ביום שלישי החמישי בחודש. כאן המקום להדגיש שכל הכתוב בהמשך הינו סובייקטיבי ומקורו בנקודות המבט שלי כפי שראיתי אני במהלך הימים. יסלחו לי אלה שלא יוזכרו כאן או אלה שיטענו לאי דיוקים כאלה ואחרים.



שותפי למסע יוסי רייכמן, בעל ניסיון קודם במטסי חו"ל ואורי גולדשטיין שזו לו יציאתו הראשונה אל מעל למימי הים התיכון. וכמו שאמר אורי בחזורינו: "יופי של בית ספר עשיתם לי".² ואני עבדכם, בעל לא מעט יציאות לאגן הים התיכון – איציק מה-יפית. כיוון שזו לנו היציאה המשותפת לחו"ל, נפגשנו להיכרות ולתיאומים, חלוקת קטעי הטיסה ומטלות. את המטלה העיקרית של תיכנון המקטעים לקח על עצמו יוסי, ובדקדקנות בלתי רגילה בנה את טבלאות הברך

(knee pad) על כל נתוניהם, הכין את תוכניות הטיסה לכל מקטע ויידע כל אתר על הגיענו. וכך, מוכנים ומזומנים יצאנו לדרך על 4X-CWK של מונאייר, מטוס חדש יחסית בעל טייס אוטומטי שני צירים, ששמר עבורנו את ציר שמירת הכיוון בלבד. ציר הגובה יצא לתיקון. מספיק בכדי להוריד עומס בטיסה.

יום שלישי, 5.7.11 – ערב קודם הגשתי תוכנית טיסה במערכת החדשה. התוכנית אושרה. מה רבה הייתה ההפתעה כאשר בבוקר אני מקבל מסרון שהתוכנית בוטלה. אחוז חששות רבים התקשרתי למודיעין טייס לבירורים. מסתבר שנתיב H4B היוצא מגלים ייסגר החל משעה 10:30. התחייבתי למתדרך שנעבור את הקטע הזה עד שעת הסגירה. למזלנו, לקחנו לעצמנו רזרבת זמן, וכך יכולים

¹ לא כולל את עופר ושאבי שעשו זאת פעם וחצי, וכהרגלם שבו מ-APLON עקב תקלה. לזכותם, הם לא ויתרו והשיגו אותנו בדרך.

² פחות או יותר, במילותי שלי.

היינו להקדים את המראתנו בחצי שעה מהמתוכנן. בפועל, וכרגיל, פיקוח תל-אביב איפשר לנו לפנות משפיים ישירות ל – SOLIN ומשם ל – APOLON, ובכך שחרר אותנו מהתחייבותי למתדרך.

יצאנו לדרך בשגרה הרגילה, אני בצד שמאל. יעדנו להיום קוס, שם נבצע תדלוק ונמשיך לסאמוס לחניית לילה. מהרצליה לתל-אביב לביקורת דרכונים. לאחר השלמת דלק עד לפתח המילוי יצאנו לדרך. המראה על מסלול 21, פנייה ימינה תוך טיפוס אל שפיים. המטוס מטפס באיטיות. מטוס מלא בדלק, שלושה אנשים וקצת ציוד אישי, מה לעשות – טיפוס איטי. אני שומר על שיעור נסיקה זהיר, בפרט במהלך הפנייה, והאף פונה צפונה לשפיים ומשם לנתיב לעבר APOLON תוך טיפוס לגובה ששת אלפים וחמש מאות רגל. כיוון ששמירת הגובה במטוס אינה פעילה, כל תזוזה במושב האחורי יוצרת אוסילציה בחרטום. משחק בקיזוז מחזיר את המטוס לישרה ואופקית. לפחות את שמירת הכיוון תוך שיעבוד למצפן או ל – VOR יש לנו וכך ניתן להוריד קצת עומס עבודה בהטסה. יותר הטרידה אותנו צריכת הדלק של המטוס. ספר המטוס מציין צריכת דלק של 9 גלון לשעה בגובה 6 ובסל"ד של 2400. לא ידענו מה הצריכה בפועל, וניסיונות ערב קודם לקבל נתון מאלה שטסו במטוס לא צלחו. כל התכנונים שלנו התבססו על נתוני הספר וכך גם חישבתי לפני יציאתנו את ה – PNR³ שעמד בנקודת MAROS. כל הדרך עד ל – MAROS עין אחת צמודה למחווין ספיקת דלק ו – EGT לודא שאנחנו בדילול המירבי. ב – MAROS נושמים לרווחה, פחות מחצי זמן הטיסה המתוכננת ומחווני הדלק מצביעים על יותר מחצי כמות הדלק במחווניים (אומנם לא סמכנו במיוחד על המחווניים החשמליים, אבל בדיעבד התברר שהם מדויקים לחלוטין). לא נדרש לנחיתה בפאפוס, ממשיכים לפי התכנון לקוס. אם ידרש, ננחת ברודוס להשלמת דלק. ככל שהתקדמנו בדרך, ירדה צריכת הדלק לשמונה גלון לשעה. לאחר הנחיתה בקוס מתברר בבדיקה עם המדיד שנותרו במיכלים עוד 10 גלון, רחבה לעוד שעת טיסה, בדיוק כפי שהראו המחווניים.

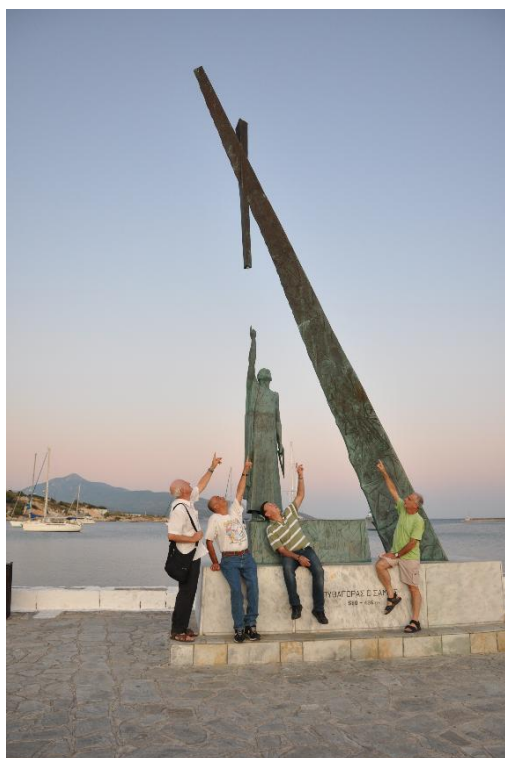
הטיסה עצמה עברה ללא אירועים מיוחדים. השמיים בהירים, האובך העולה מן הים מסתיר את קו האופק ולכן מסתמכים הרבה על האופק המלאכותי. הים למטה בצבע הכחול, כמו בסרטים, רגוע למדי. פה ושם רואים ספינה ששטה מאי-שם לאי-פה. יש לנו רוח אף של כעשרה קשרים, שהייתה צפויה בהתאם לתחזית המטאורולוגית שקבלנו בשדה דב לפני היציאה. משייטים במהירות של כ – 90 עד 100 קשר מהירות קרקעית. בין הצצה תכופה אחת למישהו במדי הדלק וצריכת הדלק, מתחילים להתרגל למטוס, מטפלים ב – GPS המובנה בלוח, מנהלים את התקשורת עם הבקורות וידידינו לחובר ופריייליך המשתרכים מאחורינו ב – CDH. באחת הנקודות אנחנו מקבלים קריאה מעופר על CHP המדווח לנו שהם חייבים לשמור על המסורת ולחזור להרצליה עקב תקלה. הפעם פיקוח ניקוסיה מודיע להם שהוא לא מקבל את המוד C שלהם והוא לא מאשר להם להמשיך. עופר ושאבי מבצעים 180 מ – APOLON חזרה. אנחנו ממשיכים. חולפים את נקודות הדיווח, רודוס באופק. הבקר מורה לנו לחלוף בגובה שלנו מעליו ומשם מנחה אותנו ישירות לקוס.

הנחיתה בקוס לא פשוטה. רוח עם רכיב צולב די גבוהה. המטוס מחתחת בגישה הסופית ואני משתדל לשמור על קו גלישה לעבר המסלול. עקב הרוח המחתחת, אני שומר על מהירות גבוהה יותר. כך גם אקצר את זמן ההסעה עד לפינוי מהמסלול. המסלול מתקרב, מקפיד לשמור על ציר מסלול, ולמרות הרוחות, נוגע בקרקע בצורה מסודרת קרוב לנקודת הפינוי. מסיעים לנקודת החנייה לתדלוק, שחרור לחצים וכוס קפה. סך הכל, כמעט חמש שעות טיסה מתל אביב לקוס בהן גמענו כ – 480 מייל ימי.

על פי תיאום של יוסי מראש, טופלנו בשדה על ידי חברת Swissport. הטיפול הפעם (בניגוד לטיפול בשובנו לאחר שבוע, על זה בהמשך) היה יעיל ותוך שעה היינו שוב באוויר לסאמוס לחניית לילה. מאחורי ההגה אורי. טיסה לא ארוכה אבל נחיתה מאתגרת. אנחנו מופנים למסלול 09, אבל הרוח משתנה כל העת דרך צולבת של תשעים מעלות. אורי נלחם בהגאים. פעם ראשונה בסאמוס, פעם

³ Point of No Return נקודה שאם עוברים אותה לא ניתן יותר לחזור לאחור לתדלוק

ראשונה נחיתה בתנאי רוח כאלה. הקרקע מתקרבת ואורי מדביק את המטוס למסלול. עוקבים אחר הוראות ההסעה של הפקח ומגיעים לנקודת התדלוק. כמו תמיד, הויכוח עם המתדלק על מחיר הדלק חוזר. אנחנו טוענים שהמטוס מופעל על ידי חברה מסחרית, ומגבים זאת במסמכים שנעמה⁴ ציידה אותנו בהם מראש, והמתדלק מעלה סיבות מדוע לא לזכות אותנו בפטור ממס, הנהוג לגבי מטוסים מסחריים. המתדלק מקבל מאיתנו את המסמכים, ולאחר שאני מראה לו תשובה לכל טענה ולאחר שנסע למשרדו ולמשרד המכס הלך וחזר, חולפות שעותיים שבסופן המטוס מתדלק ואנחנו מזוכים בפטור ממס. ולא יהיה קל הדבר בעיניכם, הפער עומד על יורו לליטר, כלומר, חסכון של כמאה וחמישים יורו לתדלוק.



עוגנים את המטוס לחניית הלילה. חברת הטיפול דואגת למשקולות וחבלים. קושרים את המטוס, נועלים את כל מה שצריך, מדביקים מדבקות ביטחון על הדלתות ומכסי הדלק, בינתיים מגיע גם CDH עם פרוייליך ולחובר וכולנו יוצאים לעיירה פתגוריו לחפש חדרים ללינת לילה ברכב ששכרנו.

במקום שנראה לנו סביר, קרוב למזח ולמסעדות על המים, עצרנו במלון חדרים. בעלת המקום עיקמה קצת את האף כשביקשתי חמישה חדרים ללילה אחד, אבל בסוף התרצתה ואפילו הבטיחה קפה ומאפה לבוקר. התמקמנו בחדרים, מקלחת והתארגנות ויוצאים לסיור רגלי במרינה. הטברנות מלאות באורחים. סירות ויכטות עוגנות כתף לכתף לאורך המזח הארוך והמעוגל, כמו גם הטברנות נוגעות זו בזו עד שאתה כמעט ולא יודע היכן מתחילה אחת והיכן מסתיימת השנייה. פה ושם בעלי הסירות סועדים את ארוחת הערב שלהם על סיפון הספינה לאור נרות. כמה רומנטי. אנחנו פוסעים לעבר פסלו של פיתגורס ומצטלמים תחתיו למזכרת. לו ידעתי בכיתה י' שאשב תחת פיסלו של פיתגורס אי פעם, יתכן והייתי לוקח את משפטיו ביתר רצינות. לאחר תיעוד נוכחותנו באי, התפננו למלא את כרסנו במטעמי יוון ולהינות מערב נעים על שפת המזח והמים הצלולים.

תם היום הראשון. מחר מצפינים לבולגריה – פלובדיב – לסנובו. לילה טוב.

יום רביעי, 6.7.11 – ואכן, כפי שהבטיחה בעלת החדרים, במרפסת הבית חיכו לנו, עם בוקר, קפה ומאפה. שולחן ערוך, פרוסות קלי עם גבינה, דבש וריבה. מספיק בכדי לטעון עצמנו לקראת הדרך. בעלי המקום, זוג קשישים נחמד, ארחו לנו לחברה. הבעל סיפר לנו על ביקורו בירושלים בצעירותו. נפרדנו בידידות ויצאנו לשדה, המרוחק רק כשלושה ק"מ מהעיירה. למעשה, את מגדל הפיקוח ראיתי ממרפסת חדרנו בפיתגוריו.

התחזית שהייתה לנו בימים האחרונים הצביעה על עננות וגשמים בצפון יוון ובולגריה. וכך, בעוד אלפרד, לחובר ואני שועטים במעלה מבנה הטרמינל לחדר המטאורולוגיה, החברים האחרים ממתינים למטה לפני שיחזירו את הרכב השכור. אולי, שמא, פן... נאלץ להישאר בסאמוס יום נוסף ונזדקק לרכב.

⁴ מנכ"לית מונאייר

הפגישה עם מתדרך המטאורולוגיה הראתה לנו שאכן יש עננות וגשם בדרך צפונה, המתחילים להתהוות צפונית ללימנוס. לאחר בחינת הנתונים, צילומי לוויין ונתונים מנקודות בנתיב שלנו, החלטנו שניתן לצאת לדרך. קיבלנו החלטה לראות בשדה KAVALA (LGKV), הממוקם בקצהו הצפוני של הים האגאי, שדה אלטרנטיבי לנחיתה באם ניווכח בדרך שהתנאים אינם מאפשרים להשלים את הקטע לפלובדיב, שם נמתין עד להשתפרות מזג האוויר.

יצאנו לדרך, אורי שוב בצד שמאל. הפעם הרוחות רגועות וההמראה עוברת עם פחות חיתחותים ביחס לנחיתה. עוקפים את האי ויצאים צפונה. עד לימנוס (LGLM) מזג האוויר נוח, הראות טובה, פחות או יותר, אולם רוח האף די חזקה, כחמישה עשר קשרים. הקצף הלבן שריצד למטה על פני הגלים רימז לנו שאין לזלזל ברוח זו. עם חולפנו את לימנוס התחלנו לראות את גושי העננים לפנינו ואורי החל לנווט בינותם, בעזרתו של יוסי וה-GPS שלו, על מנת להימנע מלהיכנס לתוכם, ומאידך לא "לגלח" את ראשי האיים שבדרך. לא הצלחנו להימנע מלהיכנס לשולי ענן אחד או שניים ולספוג ממטרים קלים. אורי, שזו לו חוויה ראשונה מסוג זה, נועץ מבטיו באופק המלאכותי ושומר על כנפיים מאוזנות, עד שהראות מתבהרת לחלוטין. חולפים את האי תאוסוס, היבשה מתקרבת ושדה קוואלה משתרע לפנינו. רצה המזל ומטוס נוסעים היה בתהליך נחיתה לשדה. הפקח אילץ אותנו לחוג מעל המפרץ דרומית לשדה למעלה מרבע שעה עד שהמטוס נחת. רק אז איפשר לנו לחצות את המרחב שלו מעל השדה. בינתיים לחובר



ופרוייליך, שהיו מאחורינו ומוטרדים ממזג האוויר, מבקשים בערוץ המשותף דיווח, ובהתאם לדיווח שקיבלו עוקפים את האי ומתקרבים לקוואלה גם הם. יוסי מדווח להם שמצב העננות מאפשר לנו להמשיך צפונה.

ממשיכים לטוס בנתיב לנקודת RODOP, שהיא נקודת הכניסה לבולגריה. המשיך הדרך לא היה קל יותר. פסגות ההרים מטפסות לגובה של חמשת אלפים רגל ויותר, ובסיס הענן כשבעת אלפים רגל פחות או יותר.

הדרך די מאתגרת מתחת לבסיס הענן ובין פסגות ההרים. החיתחותים בדרך והניווט בין ההרים מחייבים ניתוק הטייס האוטומטי ואת אורי לשלוט במטוס בכל הצירים, מאמץ תובעני לכל הדעות. למטה מתגלים לנו פסגות ההרים והעמקים, הכל צבוע בירוק עז, צבע היערות המשתרעים מתחתנו. בראשי עוברת המחשבה "אין אפילו מטר ישר ופנוי לנחיתה אונס".

חולפים את RODOP ומתחילים לקבל בקשר את הוראות בקר סופיה. באנגלית הכבדה שלו, בעלת המבטא הבולגרי המובהק, הבקר מנחה אותנו להמשיך הדרך לפלובדיב. ברוכים הבאים לבולגריה, פתחנו תחום חדש בטיסה. הדרך לפלובדיב לוקחת אותנו צפון מזרח. הירוק למטה גורם לי להוריק מקנאה. כל כך הרבה יערות עוטפים את ההרים, משתרעים לכל מלוא העין.

רכסי ההרים מאחורינו ואיתם העננים והנה פלובדיב לפנינו, טובלת בעמק נרחב בעל צבעי ירוק, צהוב, חום לכל מלוא העין. מסלול ארוך. נוחתים, מסיעים לעמדת החנייה, והחוצה לביקורת דרכונים בטרמינל החדש והיפה, והגשת תוכנית טיסה ללסנובו. אנחנו שלושה אנשים, ממתינים לנו שישה שוטרי משטרת הגבולות הבולגריים. נראה שהשדה אינו עמוס במיוחד היום.



משאירים אחרינו את הסכום שנדרשנו לשלם כאגרת נחיתה, ויוצאים ללסנובו, תחנתנו האחרונה ליומיים הקרובים. יוסי, מאחורי ההגהים, מוביל אותנו בנתיבי ה-VFR הבולגריים לכיוון השדה. בנקודת הדיווח האחרונה היינו אמורים לראות את השדה, אבל יוק, לא רואים. הפקח מזהה אותנו, יוצר קשר עין ומוליך אותנו לכיוון השדה, והנה השדה בניצב לפנינו בתוך איזור חקלאי ירוק. נוחתים, הסעה לעמדת התדלוק, ושוב ויכוח עם המתדלקים האם מחיר הדלק כולל מס או לא. כמובן שהמקומיים מנצחים. התשלום עבור הדלק אינו כולל מס, וכך אנחנו נפרדים מלמעלה מ-\$500.



החברים שהגיעו לפנינו, והאוטובוס, ממתינים לנו. יוצאים למלון הממוקם באחד מרחובות סופיה, לא הרחק ממרכז העיר, נסיעה של כחצי שעה. לאחר קבלת החדרים והתארגנות מהירה, יוצאים בקבוצה לארוחת ערב במסעדה מקומית. כנהוג במקומותינו, במסעדה זמר המלווה עצמו באורגן חשמלי. כשנודע לו על צור מחצבתנו, החל לנגן עבורנו "הבה נגילה". אכן הרגשה ביתית. על בטן מלאה, תם יומנו השני במסע.

יום חמישי, 7.7.11 – היום יום קרקעי לחלוטין. יוצאים לתור את ההרים בדרומה של סופיה. יצאנו לדרך לאחר ארוחת בוקר משביעה וכוס קפה מעורר. לא שהקפה טעים במיוחד, אבל מעורר. האוטובוס יוצא לדרך, שם פעמיו אל ההרים. הרדיו השמיע נעימות ושירים בולגריים להנעים לנו את הדרך. לאוטובוס מתלווה מדריך מקומי צעיר הדובר אנגלית. את מירב הסבריו קרא מהכתב תוך כדי הנסיעה. עם היציאה מסופיה הנוף מתחיל להשתנות. הצבע הירוק שולט בכל, פלגי המים זורמים בצידי הדרכים, ממש לקנא. החלנו לטפס במעלה הכביש המתפתל בין ההרים. הכביש חותך יערות הרחוקים מלהזכיר את יערות קק"ל שלנו. סבך של עצים זקופים, שבעטיה של צפיפותם שוררת עלטה בתוך היער. המחזה הפנורמי של העמק למרגלות ההר המתגלה מדי פעם בעיקול זה או אחר של הכביש ממש מרהיב. פסגות ההרים בגובה ששת עד שבעת אלפים רגל, מכוסים בעצי מחטים ואחרים, ובכל מקום זורמים פלגי מים המתחברים לנחלים שזורמים בשצף קצף.

תחנתנו הראשונה הייתה בעיירה דופניצה, עיירת הולדתו של דוד קומפורטי. דוד מתרגש, מצביע על נקודות שונות בעיירה הזכורות לו מילדותו, "כאן גרתי, כאן שיחקתי, כאן הייתה החנות של סבא שלי" וכו'. באמצעיתה של העיירה זורם נחל התחום בקירות בטון וגשרי כבישים מעליו. ירדנו לסיבוב קצר במרכז העיירה. מה שתפס את עיני היה מספרם הרב של האנשים שישבו חסרי מעש בבוקרו של יום.



תחנתנו הבאה הייתה כנסיית רילה, על שם ההר שבתוך אחד ממורדותיו היא בנויה. הכנסייה בנויה על יסודות מצודה מהמאה הארבע עשרה. היא עצמה נבנתה בשנת 1870, ונחשבת לגדולה ביותר בבלקן (לפחות לפי הסבריו של מדריךנו הבולגרי הצעיר). הכנסייה מוקפת בחצר גדולה מאד שסביבה, כחומה, שלוש קומות של עשרות חדרים בהם לנו בעבר הכמרים. היום החדרים מושכרים לאורחים הרוצים

ליהנות מקדושת המקום. הכנסייה עצמה מדהימה ביופיה ובעושרה. עשרות אייקונים תלויים על הכותל, מהתקרה משתלשלות נברשות מזהבות, הקירות עצמם, מבפנים ומבחוץ, מעוטרים בציורים המתארים אפיזודות מתוך הברית החדשה. מעניין היה לראות את פניהם של המאמינים המכוסים במבט של יראת קודש, עם היכנסם לכנסייה.

מהכנסייה הובלנו כצאן לטבח למסעדת דרכים לא הרחק משם. אם כולם הרגישו כמוני, הרי ארוחה זו הייתה מוקדמת מדי ומיותרת, אבל, אנחנו אנשים ממושמעים ולכן תפסנו את מקומנו סביב השולחנות. נראה שהמלצרית הבודדת והטבחית היחידה לא היו ערוכות לביקור שלנו, ולכן הזמנת המנות והגשתם ארכו כשעתיים. וכך, כשהשעות נוקפות, החל האוטובוס להסיענו בדרך חזרה לסופיה. עצירה נוספת בדרך. בכפר



קטן לצד הדרך התגלתה חצר פרטית ובה אוסף של "אלטע זאכן", החל מכלי עבודה ישנים, דרך מקלטי רדיו וטלביזיות משנות החמישים, אופנועים ישנים מכל הסוגים והדגמים (ביניהם זיהיתי BMW ששירת את הצבא הגרמני במלחמת העולם השנייה), רכבים עתיקים וביניהם דופין 1958 שהיה בבעלותי אחד דומה לו בצעירותי, ואפילו מרצדס חלודה משנת 1934. לחובבי הז'אנר הזה היה מקום נפלא להתפעל מהאוסף המגוון, וכל זה בבעלות פרטית של משוגע לדבר.

לאחר החזרה למלון והתרעננות קצרה, יצאנו למרכז העיר לסיים את היום במנת גלידה. עוד יום של "סבל" עבר על כוחותנו.

יום שישי, 8.7.11 – היום החדש הזה עומד להתחלק לשני חלקים. בחלקו הראשון של היום ניסע להרי ויטושה. רכס הרים המשקיף על סופיה מצפונה וגובהם כששת אלפים רגל. אחר הצהריים ניסע לשדה החדש בלסנובו לטכס חנוכת השדה – הסיבה הרשמית להגיענו למקום.



יצאנו עם בוקר לויטושה. לא להיבהל, לא נדרשה השכמה מיוחדת וגם ארוחת הבוקר נבלסה במתינות. במעלה הדרך להר עצרנו בגן הפעמונים. בגן זה פעמונים שנתרמו, כל אחד מהם, על ידי מדינה אחרת כמחווה לילדי סופיה. מצאנו גם את הפעמון שנתרם על ידי ישראל, ולא תאמינו, אפילו פעמון פלשתינאי. הגישה לפעמונים חופשית ולכן החלה להתנגן מעל הגן "קאקפוניית הפעמונים של אגודת התעופה". כשחדלו "הילדים" להשתעשע במוזיקת הפעמונים המשכנו לנקודה הבאה במעלה ההר, לנקודה ששמה המתורגם מבולגרית הינו "גשרי הזהב". זהו ערוץ של סלעי ענק מעוגלים, שנחשפו לארזיה של המים והקררונים שהיו אי פעם במקום, במורד היורד מפיסגת ההר. בינות לסלעים נשמע קול פכפוך המים הזורמים מפסגת ההר. מעבר לקול הפיכפוך המים שוררת במקום שלווה ודממה, ורק קול ציוץ הציפורים נשמע באוויר. ביחד עם הצבע הירוק השולט מסביב, ניתן להסריט במקום אפיזודות של גן עדן. עצירה נוספת בדרך הייתה נקודת תצפית על סופיה ממרומי ההר. אומנם הראות לא הייתה טובה במיוחד, וגל של אובך עוטף את שמי העיר, אולם בהחלט תמונה פנורמית יפה מאד. את חציו הראשון של היום סיימנו בהפסקת קפה באחת המסעדות במורד הדרך מההר.

חלקו השני של היום החל בנסיעה מחניקה במיניבוס ללא מיוזג אוויר וחלונות שאינם נפתחים. למזלנו זו הייתה נסיעה קצרה של כחצי שעה. מספר המטוסים שחנו בשדה לסנובו מאז הגיענו לפני יומיים גדל לעשרים ושמונה. מטוסים שהגיעו מיוון, בריטניה, יוון, כמוכן מישראל ומטוסים מקומיים. כמו תמיד בין אנשים החולקים את אותו התחביב, נוצרו מייד קשרים, ועל מרפסת הקפיטריה התפתחו שיחות משותפות בינו לטייסים המקומיים, וכל זאת על כוסות של בירה, יין ובוטנים, כאילו אנחנו מכירים מימים ימימה. בחצר הצמודה עלה העשן מהבשרים שניצלו על האש, והאוהלים שהוכנו מראש איפשרו לנגוס בהם תחת צלם.

את טכס הפתיחה לחנוכת השדה פתח מנכ"ל משרד התחבורה הבולגרי בנאום קצר. לאחריו בירך כומר מקומי את השדה והמשתמשים בו. כמשתמשים בשדה אני מקווה שהדבר לא יבולע לנו, והרבנות הראשית לא תחרים אותנו עקב ברכתו של הכומר. מנהל השדה, בין יתר דבריו, בירך את המשלחת הישראלית על בואה לטכס, ולא שכח לציין את העובדה של היותנו הטיסה הבינלאומית הראשונה שנחתה בשדה. את החלק האומנותי של הטכס פתחה תזמורת כלי נשיפה שהצעידה והרקידה להקת בנות חמודות בנעימות של מצעדי לכת. לאחריהן להקות נערים ונערות בריקודי עם בולגריים. בין לבין היו טיסות ראוות של מטוסי אולטרלייט ומסוקים. את הערב חתם מופע זיקוקי דינור ששוגרו לקצבו של פס הקול ממלחמת הכוכבים. אכן מופע עוצמתי ומרשים.

תם לו היום הרביעי במסענו זה.



יום שבת, 10.7.11 - היום
 יוצאים לפרימרסקו, עיירת קייט על חוף הים השחור, דרומית לבורגס. בשעה שנקבעה אספו אותנו הרכבים מהמלון, והובילו אותנו אחר כבוד לשדה לסנובו, שם התארגנו ליציאה. מזג האוויר היה בהיר אולם דוק של ערפילים כיסה את השמיים. הגשת המרשה לפיקוח סופיה בוצעה בפקס ולאחר הגשתו יצאנו למטוסים. העמסנו את הציוד ויצאנו לדרך. את הקטע הזה מבצע יוסי. חרטום המטוס מופנה לכיוון 060. לאחר מספר

דקות בנתיב, בקר סופיה הורה לנו לחתוך ישירות לכיוון פרימרסקו ולוותר על הכבוד לחלוף מעל פלובדיב. משך קטע טיסה זה היה אמור להימשך כשעה וחצי. הנוף שהשתרע תחתנו היה מורכב מפזל של שדות ירוקים, שדות שלף צהובים, ושדות חרושים חומים - בכל מקום שמביטים. ביניהם צצו מדי פעם מרחבים של יערות בגדלים שונים ועיירות למיניהן. בעוברנו מעל הגבעות מזרחית לקו פלובדיב, הרגשנו את זרימות האוויר העולות שטלטלו מעט את המטוס. כיון הטיסה הנדרש היה 090, בעוד אף המטוס הצביע על כיוון 060, סחיפה של 30 מעלות בעטייה של רוח צד בעוצמה של כארבעים קשר.

דוק הערפילים השתרע לאורך הנתיב כולו. התקרבו לשדה. בורגס צצה לשמאלנו, משתרעת על חוף הים השחור. במרחק של כעשרה מייל מהשדה הצלחנו לזהות אותו. הפקח מקצה לנו מסלול לגישה ישירה ומאשר לנו נחיתה. אנחנו מספר 1 לנחיתה.



על הקרקע חונים המטוסים שהקדימו אותנו, חלקם הגיעו מלסנובו וחלקם חדשים (ואין כוונתי לחדשים מייצור). בין המטוסים החדשים שמצאנו בשדה היה מטוס אנטונוב 2 דו-כנפי מיושן שישמש להצנחת צנחנים אחר הצהריים. המזנון המזל המתין לנו, עשן הבשרים הנצלים על האש הפעיל את בלוטות הרוק. הולכים לאכול סטיק בקר או עוף ולשתות בקבוק בירה. בחום שהיה במקום זה היה מחייה נפשות.

בצהריים למלון. רמת הכעס של כמה מאיתנו הרקיעה שחקים עקב הארגון הלקוי של המתאמת המקומית. לא כאן המקום לפרט, אבל גם בעיה זו נפתרה והתפזרנו לחדרים להירגע תחת זרם של מים קרים ומנוחה קצרה. אחר הצהריים הסיעו אותנו בשנית לשדה לצפות בטיסות וב"פעלולים" של המטוסים השונים, חלקם אלה שראינו אך אתמול בלסנובו. הפעם כקינח צפינו בצניחות ממטוס האנטונוב 2. המטוס ממריא כמעט מהמקום ומטפס באיטיות לגובה ההצנחה. הצנחנים הגיעו לקרקע

בדיוק יוצא מהכלל, לא הרחק מאיתנו. המטוס מגיע כמעט ביחד עם הצנחנים, נוגע במסלול ובולם כמעט במקום. למטוס הצטרף גם נציג ישראלי – 4X, דוד והצירוס שלו. שלא יגידו שהישראלים לא משתפים פעולה. זה היה מטס יפה. אושקוש, עוד לא. למרות זאת, מגיע כל הכבוד למארגנים על המפעל של היום בפרימרסקו ועל זה של אתמול בלסנובו. את השדה סגר אלעד בכמה הקפות על אחת הצסנות שלנו, "כדי שאוכל לומר שטסתי בבולגריה".⁵ יופי אלעד.

לאחר שובנו למלון וארוחת הערב, התכנסנו למפגש פסאודו חגיגי - לסכם את המטס ולקבל את הדגלונים. שוב ושוב הודנו לשי ודוד על הארגון הנפלא של האירוע.

תם חלקו הפורמאלי של המטס, מחר חלקנו יוצא לכיוון הבית.



יום ראשון, 10.7.11 – היום מתחילים את הדרך חזרה ארצה. עזבנו את פרימרסקו עם בוקר לכיוון פלובדיב. המטוסים מתפצלים לכיוונים שונים. חלקם יצאו מוקדם בבוקר ישירות ארצה, מטוס אחד ישאר בפלובדיב ליום תיירות, חלקם יצאו מאוחר יותר. אנחנו CWK ולחובר ופריייליך CDH מתכננים להגיע לקוס, דרך סאמוס, לתדלוק וחניית לילה.

גם היום מזג האוויר מאיר לנו פנים והנוף הירוק-חום-צהוב שוב משתרע למלוא העין. שמנו פעמנו לפלובדיב לביקורת דרכונים ביציאה מבולגריה, אני מאחורי ההגאים. ההליך קצר וענייני, כנ"ל גם הגשת המרשה לסאמוס. שעה קלה לאחר מכן אנחנו יוצאים מפלובדיב לנחיתת תדלוק בסאמוס. את הקטע הזה מבצע אורי. אותם ההרים הירוקים שהיו מכוסים בעננים בבואנו לבולגריה, היום נקיים מעננים והראות מצוינת. מטפסים מעלה מעלה בכדי לחלוף על פני פסגות ההרים הגבוהים בכיוון ל – RODOP, ועם המעבר מתיישרים ושומרים על כיוון נדרש. RODOP, נקודת היציאה מבולגריה מתחתנו ואנחנו משנים כיוון ל – KAVALA, ועל אותו הנתיב כל הדרך דרומה עד לסאמוס. הדרך דרומית לקוואלה עוברת ברובה מעל הים, כשפה ושם חולפים מעל איים קטנים.

הדרך חולפת לה בשלווה, די מנוגד לחוויות קטע זה שבוע קודם בדרך צפונה. סאמוס באופק. מקבלים הנחיות נחיתה על מסלול 09 ברוח הצולבת העזה. לאלה שאינם מכירים את האי והמסלול, המסלול מתחבא על שפת מפרץ הנגלה לעין רק לאחר הקפת האי. עקב מיקומו של השדה תחת ההרים שמצפון, גזירות הרוח והרוח הצולבת הם עניין של יום ביומו. אורי, שתרגל כבר נחיתה כאן בדרך הלך, משתלט על המטוס המטלטל ברוח ומדביק אותו למסלול. בעמדת התדלוק ממתין לנו

⁵ גם כאן הניסוח שלי.

ידידנו המתדלק מלפני שבוע. הפעם לא היה צורך להתווכח על גובה התשלום והפטור מהמס. הוויכוח הנוקב של שבוע שעבר צרב אותנו בזכרוננו.

גם בסאמוס ההליך קצר ומהיר יחסית, השלטונות מוותרים לנו על החתמת הדרכון ואנחנו יוצאים לקוס לחניית לילה. מתקרבים בשעה נוספת הביתה. הפעם אני מאחורי ההגאים.

ככל שהדברים אמורים להיות פשוטים בקוס, התייבשנו ליד המטוסים כשעה וחצי. שלטונות השדה דווחו על צפי למשבים עזים של עד 30 קשר בקירוב החל מהבוקר ועד שעות הצהריים למחרת. אנחנו צריכים משקלות לקשור אליהם את המטוסים. כמה לא מפתיע, אין להם דבר כזה. לאחר כמה תזכורות, מאד לא רגועות, למגדל הגיע "הרכב עם הבפלה" – שקי חול שמולאו באבנים. לפי הזמן שחלף נראה שהם נסעו למחצבה הקרובה למלא את השקים. עגנו את המטוסים ונעלנו אותם. המדבקות שעל הדלתות ומכסי הדלק לא היו מביישות אפילו את זלמנסון. יצאנו לטרמינל, שכירת רכב וקדימה לעיירה הקרובה – קרדמנה, למצוא חדרים ללינת לילה.

לא צריך היה לחפש הרבה. כמות החדרים באי, בפרט על החופים, רבה כחול אשר על שפת הים. עצרנו באחת הסימטאות, מצאנו חדרים ולאחר התארגנות קצרה יצאנו לחגוג את לילנו האחרון בגולה. אורי מצא מסעדת דגים על קו המים וכך חגגנו את הסעודה האחרונה לפני השיבה הביתה. על רקע הירח הכמעט מלא, שהשתקף במים, מלאנו כרסנו בצזיקי נהדר, דגים על האש ופיילה של בירה ליד. את הרקע הנעים זמר מקומי בשירים מקומיים וזרים. מחר כל המראה תסתיים בארץ.

יום שני, 11.7.11 – בוקר. מתארגנים לעזיבת המלון. קפה ופרוסת לחם במרפסת המלון, שיחה נינוחה על הרפתקאות העבר ויוצאים לסיור קצר באי – לחוף הים של מסטחרי, עיירת נופש בציוד הצפוני של האי. קפה וגלידות היוו סיום מצוין לקטע תיירותי זה, ואנחנו יוצאים לשדה.

כמה "בלתי צפוי", חברת ההנדלינג swissport לא ערוכים לקראתנו וכך אנחנו שורפים שוב שעה וחצי בהמתנה עד שהתאפשר לנו להגיע למטוסים במקום עגינתם ולהסיעם לנקודת התדלוק בעברו השני של המסלול.

ההמראה מתבצעת בשעה איחור לעומת המתוכנן, ממריאים בשעה 13:00. יוסי מאחורי ההגאים מבצע את הדרך בתהליך IFR ומטפס ישירות לגובה 7000 רגל לעבר רודוס. כך נחסכה כל הקפת האי בהתאם לנקודות ה – VFR.

הדרך לתל אביב עוברת בנינוחות. אני שרוע לי במושב האחורי. למטה הים כחול ורוגע. בין לבין התקשורות עם הבקורות והטסת המטוס, יוסי עונה לשאלותיו של אורי. אני מוצא את הזמן לפתוח ספר ולקרוא לצלילי ה – MP 3 שלי. כך חולפות להן כארבע וחצי שעות במהירות קרקעית של למעלה ממאה ועשרים קשרים עד הגיענו לתל אביב.

תם לו המטס לבולגריה 2011. כמו כל מטס, נשאר טעם של עוד.

להתראות בשנה הבאה.