

ראלי לבולגריה – יולי 2011 "והיום אינו כלה"¹

הקדשה

רשימה קצרה זו מוקדשת בראש וראשונה לצוות מארגני המטס המופלאים, **שי פופר** וה"אקס בולגרי" **דוד קומפורטי**, שעשו עבודה מצוינת, תוך השקעת מאמץ ומחשבה, עם ירידה לפרטים ועם דקדקנות משולבת בנועם פנים, מאור עיניים ואווירה טובה (רק אהבתי והערכתי לשניים ואהבתנו המשותפת למטוסים ולטיסה סייעו בעצימת עיני בנושאים פוליטיים רגישים - התקבלתי...).

לשני שותפיי למטוס ולמסע שלולא הם לא היה המטוס כשיר לצאת (פרוט בהמשך), לא היה הטייס בשל לצאת, ובכלל ובפרט; וכמובן לכל שאר המשתתפים שעמלו והתאמצו (בעיקר אלו שזה לא הולך להם בקלות) להנעים את שהייתנו המשותפת בקו הרוחב 42 מעלות.

רקע על ראליים, מטסים וטיסות לחו"ל

אני סומך על עמיתיי המלומדים למסע שיתארו את הרפתקאותינו לפרטי פרטים [ולראייה, מוטי אקשטיין ששייך לצוות המצומצם ש"סבל" בראלי מתחילתו ב-1.7.2011 ועד סופו המוצלח ב-11 (לאותו חודש ובאותה שנה) ואיציק מה-יפית שכמנהגו אינו מאכזב, שכבר פרסמו את רשמיהם], ולכן אקרא דרור למחשבותיי², להגיגי ואוסיף כמה תיאוריים טיסתיים במקום לפרט יומן מסע. למען תאבי הידע התעופתי ה"עממי", צרפתי נספחון עם מספר לקחים "טכניים" מהמסע.

ביולי 2000 טסתי לראשונה לחו"ל מן הארץ (CGQ – 172 סנה). צ"פ (שם מלא שמור במערכת), ידידי ורעי מעבר לשותפות טיסות רבת שנים שהיה אז טייס צעיר שעות, שכנע אותי ("...הכיצד ייתכן שבעל רישיון טיס כ-25 שנה עדיין לא טס מעל הים התיכון...") וזאת למרות טענותי שטיסה מעל הים משעממת, ואני לא רוצה להיות "טייס מחטים", וגם עשיתי קרוס-קאנטרי לבד עם רעייתי ובני בארה"ב, וגם טסתי לאי סנטה קטלינה מול ל"א, כלומר מעל האוקיינוס השקט....

מאז זרמו מים רבים. שנתיים אחרי כן, בדיוק 11 שנה פחות יום מיציאתנו עכשיו לבולגריה, יצאנו שנינו בשנית למסע הארוך ביותר שלי, לקטניה אשר בסיציליה אשר באיטליה (172 סנה – CAU (11 מטוסים השתתפו במסע).

מספר שנים חלפו. מספר הראליים, המטסים המצומצמים, וטיסות סולו לחו"ל כבר עבר את "בר המצווה", ומטייס "ותיק" אבל חסר ניסיון חול"י שלוקח לו 8 שעות להגיע מחיפה למיקונוס אחרי תדלוק בפפוס, ברודוס ובסנטורני, עם מטוס איטי, שכור (ואפשר לקלל במקרה של תקלות), ללא טייס אוטמטי וללא הגדר מכשירים; מצאתי עצמי במטוס "מפואר" ש-20% ממנו בבעלותי, ורב

¹ שם ספר **והיום אינו כלה**. מאת: צ'נגיס אייטמטוב

² פרפרזה על הפיוט התימני לשבת "דור יקרא.." של דונש בן למברט ובו נאמר "...נוחו ושבו ביום השבת":: וגם עבורי "..."דרוש נוי ואולמי..."

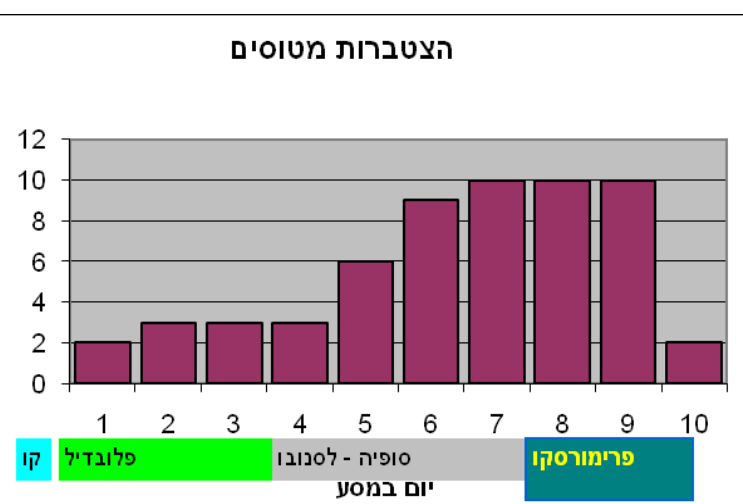
ניסיון. מה הפלא שבלג מקוס לפלובדיב נופפתי בהתלהבות³ לשדות בסאמוס, בלסבוס (בקושי רואים), בלימוס ובהתלהבות ל"קבלה" לחופה הדרומי של צפון יוון⁴.

יתרה מכך, לפחות עם 2/3 מן המשתתפים כבר טסתי לפחות פעם אחת בראלי או במטס לחו"ל.. סוג מעניין של ידידות מבוססת טיסות מעל האוקיאנוס התיכון. יש במסעות אלו משהו מן חווית המילואים. פתאום יש לך זמן וניתן לשוחח בשקט בלי שהאישה מכתובה רשימת קניות, הבן מתעניין לדעת מתי יוכל לקבל את האוטו, הבוס מנדנד מה עם הדוח, והמזכירה מתלוננת שקבעת ארבעה דיונים באותו יום באותה שעה. לצערי, ברוב המקרים, גם מיעוטן של בנות המין הנשי במסעות כאלו⁵ תורם להרגשת המילואים, יחד עם צורות הבדיחות שנוירו מכל עבר. מעבר לחוויה, אין לי ספק שתרומת השיחות התעופתיות הבלתי נלאות רבה ומוסיפה לידע התעופתי של כל אחד מן המשתתפים, בכל רמה שתהיה (ואמור לעיל, עדיפות על ויכוחים פוליטיים...).

הרעיון המרכזי

1. פתיחת שדה תעופה חדש לתעופה כללית, לסנובו, ליד סופיה.
2. טיסה "חופשית" מעל נופי בולגריה המשגעים.
3. טיול בבולגריה.
4. בילוי משותף של "משוגעים" לתעופה.
5. אתגר טיסתי (טיסה ארוכה מעל ים, טיסה גבוהה מעל הרים, מזג אוויר הפכפך, מטוסים עמוסים וכבדים..)

הראלי במספרים שלב בניית הכוח



כמות	שם פופלרי	סוג מטוס
1	פיפר נאבאחו (דו-מנועי)	Piper PA31
4	ססנה	Cessna 172RG
	ססנה - מתקדמת	
3	צירוס	SR22
1	מוני	Moony M20J
1	דיאמונד	Diamond DA40

³ כמו מי שכבר נחת פעם בשדות אלו.

⁴ קבלה הייתה פעם בשלטון בולגריה ולכן שמה בולגרי ולא יווני המסתיים עם האות הבלתי נסבלת "סמך".

⁵ פחות מ-11% במסע האחרון כשהיינו בהרכב מלא.

ההכנות לטיסה

לא זה המקום ועדיין לא הזמן לדון באירוע שכמעט חרבש את כל תוכניות המסע. כארבע שבועות לפני המסע הושבת המטוס שלנו והיה צורך להחליף לו פרופ', לפרק את המנוע לגורמים, להוסיף משככי גומי לכן הנסע הקדמי ולטפל באגו הפגוע עד עפר של גורם הנזק. הרבה מאמץ, המטוס היה מוכן בזמן הודות להמון סיוע ורצון טוב של מנכ"לית מונאייר היקרה (נעמה) ושל מאיר מן המוסך. יתרה מזאת. בארבע טיסות מבחן שעשינו בשבוע שלפני צאתנו (3 מהן לראש-פינה) גילינו שמהירות השיוט של המטוס שופרה בכ-10 קשרים וצריכת הדלק ירדה בכ-1/2 גלון לשעה (כנראה בגלל איפוס יותר מדויק של ציר המנוע עם ציר המטוס). ההפרש בצריכת הדלק מאוד משמח משום, שאם נבצע כ-15 ראלים כמו זה לבולגריה הרי החיסכון בדלק יכסה כ-5% מהוצאות האירוע... (סתתתתאם). ואולי מעז יצא מתוק. אפשר לטוס ביום אחד ישירות לפלובדיב ולראייה בדרכנו חזרה עשינו אף יותר, אבל "לנגזם, לנגזם", אומרים בעדתנו ו"שוויה, שוויה", אומרים באידיש והחלטנו לחנות ללילה בקוס.

באוויר ובמעברים (שדות תדלוקים, כניסות ויציאות)

שדה-דוב – קוס: ללא אירועים. בביקורת דרכונים בש"ד פגשנו איזה איש הנקרא "תשובה" ועוד שר בכנסת - לנדאו, בדרכם לאיזו אסדת קידוח פופולארית. שרדנו. וכך מאיג'רא קמא לביקרא עמיקתא⁶. בקוס אמרו לנו, בתרגום לרוסית, "אטברוט פברוט" שמשמעו, קח את הרגליים ותחפף. "רד מאיתנו, יש מלא מטוסים. או שתעזבו עכשיו או מחרתיים". התמקחנו וסגרנו על התייצבות ב-06:30 (מה זה?! גיבוש?!). הנאבחו שהגיע לפנינו סגר על 08:00 המראה...

לא מספיק?! ארגנו לנו מלון בעיר הכי רחוקה משדה התעופה, בעיר קוס שבצפון האי. ואבוי, "אללי, מה קרה?"⁷. למרות הוואוצ'ר אין מקומות במלון. שרכנו רגלנו עם כל הצידוד.... למחרת הפכה יורשתה של קסנטיפה⁸ לקצת יותר נחמדה אחרי שהערנו אותה מתנומתה על הספה במשרד ואחרי שהתגברנו על הפסקת חשמל כללית בכל האי (בחמש וחצי בבוקר תרגלנו עזיבת מכשירים את המלון...). המראנו למרות ה"עומס" שבשדה (2 מטוסים בשעה ומחצה) באיחור בשל ציפור מסכנה שקיפדה חייה על המסלול. בפלובדיב קבלת פנים חמה למעט ההמתנה לרכב, אבל העזיבה ללסובו (אחרי 3 ימים בפלובדיב) הייתה מזעזעת. מאחר והנאבאחו ואנחנו היינו ראשונים, "תרגלו עלינו". שעה וחצי

⁶ משל לנפילה של אדם משיא הגדולה וההצלחה אל שפל המדרגה.

⁷ מתוך שיר הזקנקן, להקת פיקוד מרכז, מילים: דן אלמגור; לחן: מאיר נוי:
"אך סוף סוף נמצאה נערת דמיוני

וברטט נשקנו שפתיים

- אללי! מה קרה? סנטרה דוקרני,

זקנקנה משלי רב כפליים!"

⁸ קסנטיפה – אשתו של סוקרטס שהייתה צעירה ממנו בכ-40 שנה ופרוש שמה הוא סוס בלונדיני. שמה מהווה סמל למרשעת ולקליפה...

סידורים. יוצאים מהשדה וחוזרים, עולים למגדל ויורדים. לפחות חזינו בהצנחות של כ-100 צנחנים בארבע נגלות משני הרקולסים (אשר אמרתי, אין רע בלי טוב).
בדרך חזרה בפלובדיב הלך חלק. היינו מטוס בודד בשדה (הגענו והספקנו לראות את הנאבאחו עוזב). הבחורה מרשות שדות התעופה המקומית עטויה במכנסי המדים הקצרים שחשפו רגליים באורך קילומטר, כמעט גרמה לנו להישאר, אבל "...גם זלמן שתפס אותי בצווארון".⁹
את שדה התעופה של **לסנובו** כמעט פספסנו ורק כשהיינו קצת אחריו בכיוון צפון, במבט לכיוון 163 גילינו אותו תחת הזנב. פניה ימינה של 270 מעלות ונחתנו ישר.

טיסות בבולגריה

"חופשי – חופשי". רק הגד מראש, הגש תוכנית טיסה והופ אתה מעל הרים קסומים, אגמים מדליקים, כפרים אדומי גגות (חיפשנו את היידי בת ההרים למרות שאינה מקומית), נחלים ונהרות המתפתלים בין הרים נישאים, והרבה הרבה עמק יזרעאל אחרי גשם חורפי כבד.

על החברותא ובית הספר בחוג האינטימי של המטוס

עם חן כבר טסתי רבות יחד לחו"ל במטוסנו, ועם אברהם וחנו יחד זו לי הפעם השנייה בלבד. "עשו לי בית-ספר" בעגת הדיבור המקובלת. הוותק של אברהם (17 שנה על המטוס והוא גם הביא אותו מחו"ל) יחד עם הוותק והידע הטכני המקיף של חנו, מהווים אלמנט לימודי סינרגטי בל ישוער. דיללנו והעשרנו את התערובת, פתחנו וסגרנו את מדפי הקאולינג, שינינו גבהים בהתאם למהירות הקרקעית ושיחקנו אותה בשני ניווטי שטח (שמ"ש – שעון, מפה, שטח....) מרהיבי עין ומדויקים מעל בולגריה. המחשב של אברהם (למרות משקלו והזזת מרכז הכובד) תרם לתמונה הכללית ולהנאת הטיסה. נוסף לזה גם את החברה הנעימה, אהבת האכילה ומה עוד צריך בן האדם. המחלוקות הכי רציניות שנתגלעו בינינו הם על בסיס "אמנות תפלות בטיסה" או בלשון אנשי המדע וחוקרי הפולקלור, "אמונות עממיות". בניגוד לאברהם ולי, חנו לא רק שאינו מאמין בהן, הוא גם בז להן, מלגלג עליהן ואפילו אינו מתפלל תפילת הדרך בכל בד"ח המראה, בד"ח עם הרוח והכנות לפיינל. לולא התנגדותם הנחרצת והבלתי מתפשרת לעישון בלג קוס – שדה-דוב הייתי אומר שהם צוות מושלם (הם מנעו ממני את הנאת העישון במשך 3 שעות, 22 דקות ו-40 שניות...).

מחשבות וסטטיסטיקות על משתתפי המטס ומטוסי המטס

בפלובדיב היינו שלושה מטוסים עם 12 אנשים. מיניבוס קצר. אווירה אינטימית וקרובה והרבה טיולים ובילויים. לא הכרתי שניים מהמשתתפים לפני כן, והיה כיף לפגוש אנשים חדשים.

⁹ מתוך השיר היידישע פיראטען של יורם טהר לב ודרורה חבקין:

"... בנאפולי היינו
ושיקסעס שם ראינו
אלוהים ניסה אותנו איזה ניסיון
אחת הושיטה יד לי
אז רק האל עמד לי
וגם זלמן שתפס אותי בצווארון".

נספח תעופתי

1. **דלק במים:** בפלובדיב מצאנו מים בכמות גדולה באחד המיכלים. היו מצבים שהכוסית נראתה זכה (וטהורה) אבל היא הייתה מלאה, וחוש הריח כבר הותש לפני כן ואיבד מרגישותו. איך יודעים אם זה דלק או מים. חנן מנקז מהמיכל השני ורואה האם הם מתערבבים. קונץ! למען הדיוק רוקנו כ-8 כוסיות עד שחדלו המים להעכיר את פני הדלק..
2. **דפיות פלובדיב וסופיה להנמכות:** במסגרת ההתארגנות עברתי על דפיות פלובדיב וסופיה (כשדה משני) להנמכות. מרתק. בפלובדיב, מעבר להנמכות DME – ILS הרגילות (אחת מהן תירגלתי כשהגענו) הרי שיש שם הנמכה עם שני NDB –ים ו-DME לשני המסלולים. גם לשדה של גורמה (עוד אלטרנט') יש הנמכות של 2 NDB או NDB ו-DME, ולתומי חשבתי שזה רק המצאות בסימולטור בבחינות. הטייס היווני בטרינידד עם רישוי אמרקאי שהגיע לאירוע אמר לי שהוא טס מעל אירופה בעיקר עם ה-NDB וכך גם הוא נוחת...כל אחד ושריטתו הוא.
3. **קליטת VOR רודוס במרחק של 135 NM:** זה מה שקורה כשטסים בגובה 9.5. מאחר ותמיד נגמרה לי הקליטה ב-50 מייל בערך, הרי שמסתבר שחוק הגובה עובד. גם זו לראשונה.
4. **אמנות הדילול:** כאמור אמנות. אפשר להרוויח בטיסה ארוכה כזו הרבה דלק. שווה ללמוד ולתרגל.
5. **שינויים ואילתורים:** כשטסים VFR בארץ לא מוגבלת אז ה-GPS יורד מחשיבותו העליונה. בנופים שטסנו כל שנייה שלא הייתה עם הראש בחוץ, אכלת אותה. צריך לשלוט ב-GPS בנושא אילתורים ושינויים לא צפויים (למשל אם אתה עושה באמצע הנתיב, בתנאי רוח לא מבוטלת, שני 360-ים, אחד ימינה, לצלם מחלון ימין, והשני שמאלה, לחלון שמאל, ולא חוזר לאותו המקום...).

את שאר התובנות והלקחים ארכז לאיזה מאמר שאכתוב, אינשאללה, ביום מן הימים.