



Turkey Fly in 2003

ראלי ברחבי תורכיה, אוקטובר 2003

חיפה-אנטליה-אפסוס-אנקרה-קפדוקיה-אדאנה-חיפה

רשמי מסע של דובי לבנון

התאומים הסיאמיים מחיפה, דרוריגאל (לעתים ניתן להבחין בהיפרדם זמנית לשתי ישויות, יגאל מירב ודרור ארצי או להיפך), התעלו הפעם על עצמם וארגנו שבוע שלם של טיסות, טיולים ותחרות נחיתות בתורכיה.

דרך אגודת התעופה הזמינו המארגנים אגודות אירופיות נוספות להשתתף, ובסופו של דבר התאספו מטוסים משלוש מדינות: ישראל, יוון ותורכיה. 24 מטוסים וצוותים (מהם 8 ישראלים: דו מנועי אחד, זלין אחד, ביץ' סיירה אחד, והיתר ססנות) התאספו ביום ששי, 3 אוקטובר, לתחרות נחיתות תלת-לאומית בשדה EFES הנמצא ליד איזמיר, שאחריה שבוע של טיסות VFR וטיולים ברחבי תורכיה. תוצאות התחרות.....

רגע רגע! זה לא דיווח עיתונאי, אני לא מתכוון לתת פה רשימה כרונולוגית יבשה של האירועים. בואו נתחיל מחדש:

יום קיץ אחד הציע לי יגאל להצטרף לקבוצה המתארגנת לראלי לתורכיה ומסר לי את התכנית הטנטטיבית, שנשמעה לי כמו חלום רטוב לחולי טיס: שבוע שלם של טיסות משולבות בסיוורים ואירוח תורכי, כשאת כל הארגון והלוגיסטיקה בחו"ל עושים בשבילי, ולי נשאר רק ליהנות. החלטה קשה ביותר מבחינתי כי אני מתוכנן להיות בחו"ל (עבודה) זמן ממושך לפני כן, ולצאת לחופשת סוכות בטוסקנה עם ארנה (אשתי, למי שמתעניין) ביום שמתוכננת נחיתת הראלי בישראל – מה שמצריך להטוטים של החזרת הזמן לאחור.

ארנה לא מוכנה בשום אופן להצטרף לטיסה כל כך ארוכה בקופסת פח רועשת מעל הים – היא בקושי מסכימה לעתים לטוס למחניים – ובסופו של התהליך אנחנו משנים את מועדי היציאה לטוסקנה כך שאנחת בלעדיה ביום ששי מתורכיה ונמריא יחדיו ביום ראשון לאיטליה. נתתי תשובה חיובית ליגאל (נו באמת, מיהו חשב שיתכן אחרת?) ומיד התחלתי לקבל הביתה חומר וידיעון שבועי על התקדמות התכנית. את השלד לתכנית ואת השיווק הנמרץ מול התורכים והיוונים ניהלו דרוריגאל בחסות ירון וקשריו, כולל הסברים לתורכים איך לארגן תחרות נחיתות, והצליחו להשיג פטור מאגרות נחיתה בתורכיה. יו"ר האגודה התורכית, ארדוגן מנקסה (Erdogan Menekse) היעיל, ארגן מלונות, הסעות, HANDLING, מסעדות וטיולים לכל משך הראלי.



זהו ארדוגן מנקסה הגדול

הצטרפתי כשלישי לצוות של המטוס CHP (C172RG) מהרצליה, שכלל את דוד קונפורטי ומרדכי אקשטיין, וקיבלתי אחריות ללג חיפה-אנטליה (ישיר), קרוב לארבע שעות מעל הים.

דרוריגאל העבירו שני תדריכים לפני הראלי ופרסו בפנינו את המלצתם לנתיבים, נתנו לנו את כל הדפיות הנדרשות לשדות היעד וגם לשדות חלופיים בקפריסין ותורכיה, מפות ניווט בתורכיה ושפע של חומר רקע. אני רק עסקתי בתהליכים בישראל: הגשת תכנית טיסה למרכז התיאום, קב"ט, הודעה למנהל ש"ת חיפה.



Turkey Fly in 2003

היום הראשון: יום ששי, 3 אוקטובר

בבוקר יום ששי, יצאנו מהרצליה לחיפה כשאקשטיין מטיס. למי שלא יודע, לאקשטיין בארץ או"ק קבוע בכל מטוס בו הוא טס: "אספ". זה מנציח באופן וירטואלי את בנו, אספ אקשטיין ז"ל, טייס ח"א שנהרג בתאונה. אספ ממשיך כך להישמע ברשת הקשר האווירית בישראל, ולכן מרדכי מטיס בראלי שלנו את הלג שבתוך ישראל (הרצליה-חיפה). מז"א בהרצליה בבוקר היה מעונן למדי, וליד נתניה נכנסנו קצרות לגשם היורה, אבל בסה"כ התבהר עד חיפה. בהמשך היום היה מז"א מצוין, ראות טובה, שמים בהירים ורוח חלשה.



תמונה 1: מרדכי אקשטיין בפעולה

המראנו מחיפה בתשע בבוקר לטיסת VOR, שיירה של מספר מטוסים ישראליים. מזג האוויר היה אידיאלי. מרגע שנכנסנו ל-FIR הקפריסאי, פסק הקשר בין תכנית הטיסה שהגשתי (מעבר מעל פאפוס) לבין מה שהפקח נתן לנו. טסנו בנתיב עוקף קפריסין ממערב, וזה כמעט בלתי אפשרי להסתדר ללא GPS. הבקר נתן לנו נקודות דיווח ממפת IFR שאולי בגובה רב ניתן להגיע אליהן על קווי VOR. אבל בגובה בו טסנו (6500 רגל) היו אזורים נרחבים ללא קליטת VOR. מי שאינו מצויד ב-GPS ולוא אף נייד, חייב לחשב בזמן אמת נתיבי ניווט ישירים ממפת ג'פסן לפי כיוון וזמן, ואין שום נק"ז מעל הים. לא מומלץ. הבקר הקפריסאי שלא הבין מה מחפשים כל כך הרבה ישראלים באנטליה, שאל מה האירוע והסברנו לו. עם הכניסה לאזור הפיקוח התורכי, בניסיון ליצור הפרדה טובה יותר, התבקשתי לטפס לגובה 8000. בגובה זה החל המנוע מפעם לפעם לשגר לנו "בעיטה" קלה ולמרות שכל הזמן התעסקתי עם ידית הדילול לא הצלחתי להיפטר לגמרי מהתופעה. נראה היה שהמנוע לא אוהב את האוויר הדליל אבל העדפתי להישאר בגובה ו"להלחם" על סטינג מנוע (דילול, סל"ד ולחץ סעפת) שייתן פעולה חלקה בגובה זה. כזכור, **שלושה דברים לא עוזרים לטייס בחירום: הגובה שמעליו, הדלק שהשאר במכלית על הקרקע, והמסלול שמאחוריו בהמראה....** העדפתי להישאר בגובה.

הגישה לשדה הבינלאומי באנטליה הצטיינה בצפיפות רבה. פקח הגישה ביקש שנטוס עד לנמל ונגיע אליו לאורך החוף ולא ישירות. הוא שלח אותי לבצע המתנה ממזרח לשדה והכניס לנחיתה מטוסי סילון אחדים בזה אחר זה. לבסוף נקראתי לנחות אחרי בואינג 737 והסעתי לרחבת החניה הדרומית המרוחקת שם התאספו כל המטוסים הישראליים.

באנטליה סבלנו מקליטה בלתי יעילה ואיטית ביותר. התדלוק עבר יחסית מהר (תשלום במזומן בלבד – לא מקבלים בתורכיה כרטיסי אשראי! יש להצטייד במרשרשים מראש), אך ההסעה לטרמינל וסידורי הכניסה ארכו שעות. עקב כך יכולנו להתניע שוב רק אחרי 4 אה"צ. הפעם, בהרצת המנוע על הקרקע (דוד קונפורטי טייס וסחבק נווט) היינו ערניים לפעולה לא חלקה וגילינו אותה במצב L, גמגום ונפילת סל"ד חריגה. ביצענו חימום ארוך בסל"ד גבוה ודילול, כדי לקבל פעולה חלקה בבדיקת המנוע הרגילה. אחרי 10 דקות בדילול מיטיב וסל"ד גבוה, השמן בטמפרטורה גבוהה, המנוע עבר בהצלחה את הבדיקה בצליל חלק ונפילת סל"ד מותרת ודוד החליט לצאת לדרך. לא זאת בלבד, נאלצנו להמתין על מסלול ההסעה, מספר מטוסים קלים



Turkey Fly in 2003

ישראליים בשיירה, כיוון שהמגדל נתן עדיפות למטוסי הסילון. התנועה ערה ביותר, בכל דקה יוצא או נכנס מטוס סילון נוסף. רוב המטוסים היו גרמניים (Air Berlin ואחרים) ורוסיים.



תמונה 3: ממתנים ארוכות להמראה. ממול סילונים...

תמונה 2: חניה באנטליה

חיכינו לפחות 30 דקות לפני שסוף סוף יכולנו להמריא בשעה חמש. כיוון שלפנינו כשעתיים טיסה, ואור אחרון בשש וחצי, היה ברור שנגיע לנחיתה בחשכה. בנוסף, הנתיב לאפסוס הוא מערבה והשמש הנמוכה בעיניים. הניווט בוצע בראייה, והסתמכנו בעיקר על נקודות נוף בולטות: אגם, פסגת הר גבוה, נהר מבריק...

עם ההמראה חייבים לטפס לפחות ל-6000 רגל כדי לעבור את רכס ההרים שממערב לשדה, וגם זאת בתוך פתח שנהר חצבו (פסגות ההרים גבוהות יותר). נוף קדומים מרשים ביותר.



תמונה 4: הרים ממערב לאנטליה

כשהגענו לאזור אפסוס (EFES) בחשכה מוחלטת אחרי שעתיים, רווח לנו לשמוע שיש תאורת מסלול וגם BEACON של אור. פניה לפיינל מעל מצודה עתיקה המוארת לתפארה, מחזה מרשים. זה שדה מעניין: הוא שייך לאגודת התעופה התורכית (הלוואי עלינו!) ופעיל רק כשהם פותחים אותו, ורק לתעופה קלה. המסלול באורך 1750 מטר, יש תאורת מסלול תקנית, ואפילו VASIS בשני הצדדים. התמלאנו קנאה! על הקרקע, 24 מטוסים – כולם הגיעו מיוון, ישראל ואיסטנבול. הוסענו למלון נופש על החוף הקרוב וסיימנו בארוחת ערב משותפת. כך עבר היום הראשון ובו כשש שעות טיסה נטו (הרצליה-חיפה-אנטליה-אפסוס) והרבה פעילות – הלכנו לישון עייפים אך רצוצים, ולמחרת יש לקום מוקדם ולצאת מוקדם ליום של תחרות.



Turkey Fly in 2003

היום השני: שבת, 4 אוקטובר, אפסוס (EFES)

זהו יום תחרות הנחיתות. הארגון כולו ישראלי (דרוריגאל כמוכן) וההכנות בוצעו ע"י האגודה התורכית שגם מפעילה שדה זה. נרשמו 27 מתחרים – יש מטוסים שהתחרו מספר פעמים, עם טייסים שונים. כל קבוצת מתחרים מונה 4 מטוסים, ויצאו לתחרות 7 קבוצות כאלו. כל מתחרה מבצע 3 הקפות ומשתדל לגעת בקו לרוחב המסלול, שרחבו 12 מטר וארכו לכיוון הנחיתה 3 מטרים. ככל שהנגיעה מרוחקת מהקו כן נענש הטייס ביותר נקודות עונשין.

במקום הראשון הגיע טייס יווני בתוצאה מעולה של 40 נקודות, במטוס כנף תחתית (סוקטה טובגו). במקום השני מיועדנו דרור ארצי, שזו הפעם הראשונה בה הוא מתחרה עם מטוס הזלין (כנף תחתית גם הוא) ובמקום השלישי שוב מתחרה יווני. בניקוד קבוצתי לפי מדינות, כשצירפו את 5 התוצאות הטובות בכל מדינה, ישראל ניצחה בהפרש קטן את יוון, והתורכים במקום שלישי.

התחרות ארכה חצי יום, גם אני השתתפתי עם ססנה 172 רגילה אך בתוצאה גרועה להפליא..... מכאן אפשר רק להשתפר.

בינתיים טיפל מכוואי מקומי במטוס שלנו (CHP), ניקה את כל המצתים וגם החליף שניים לחדשים – ונעלמו כל צרותינו.



תמונה 6: טרמינל השדה ומשרדי האגודה



תמונה 5: חנית המתחרים ב-EFES



8: לקראת נגיעה – אזור המטרה (שופטים משמאל)



7: פיינל בתחרות (נמוך ושטוח)

Turkey Fly in 2003



10: היווני במקום השלישי – נחיתה מדויקת



9: משה אקלר בסיירה – נחיתה טובה



12: המנצח היווני



11: דרור והזלין אחרי נגיעה



14: טייסת תורכיה בתדריך..וצעיף שכולנו קבלנו



13: ירון מעביר תדריך למתחרים

ובלי כמה תמונות נוף מהשדה אי אפשר (בדף הבא)

Turkey Fly in 2003



16: העיר CELCUK (EFES) ולידה טירה



15: נהר באזור ההקפה



17: עתיקות אפסוס מהאוויר (בצלע בסיס לנחיתה)

בתום התחרות יצאנו כולנו לטיול בעיר העתיקה והמרשימה של אפסוס. רק 20% מהעיר נחפרו עד כה אבל יש בה הרבה שרידים מעניינים, כולל בית שימוש ציבורי וספריה מפוארת. בערב במלון נערכה סעודה חגיגית, חלוקת פרסים למנצחים ונאומים שבלעדיהם אי אפשר. הייתה חבורתה נעימה ביותר.



19: ישראלים ויוונים בארוחת ערב



18: הספריה באפסוס



Turkey Fly in 2003

היום השלישי: ראשון, 5 אוקטובר, מאפסוס לאנקרה (LTAC ל- LTFB)

זו הטיסה הפנימית הארוכה במטס זה, כשלוש שעות ברוח גב (למזלנו היתה לנו רוח גב חזקה, ראינו לעתים 140 קשר מהירות קרקעית). יצאנו לדרך לקראת 10 בבוקר מאפסוס וניווטנו בראיה לאורך עמקים, נהרות, כבישים ושדות. בדרך עברנו את שדה AFYON הצבאי הגדול.



21: נוף אפייני מעולף חום. הררי ויבש למדי.



20: מפת ניווט קנ"מ אחד למליון, חלק מהדרך



23: סכרים בנהר יוצרים אגמים מלאכותיים



22: כפר תורכי אפייני, מיושב בדלילות

הטיסה עברה ללא אירועים מיוחדים, מרדכי מטס ודוד מנווט, אני יושב מאחור ומייעץ. בערוץ הפרטי של המטס, שאתמול היה ערוץ עברי טהור, היום גם היוונים משתמשים. הטיסת יולי (Youli) שהיא פקחית במקצועה, משתלטת על הערוץ ומנהלת לחבריה את החיים. כשהיא מדברת (וזה רצוף כל הזמן) אף אחד לא יכול להצטרף.... הגענו לנחיתה באנקרה ללא אירועים מיוחדים. מגיעים מדרום לאנקרה לאגם גדול, פונים ממנו מזרחה לעקוף את העיר (חוץ מיולי, היא חוצה מעל העיר..) ונוחתים בשדה שמצפון.





Turkey Fly in 2003

היום הרביעי: יום הכיפורים, אנקרה (יום ב', 6 אוקטובר)

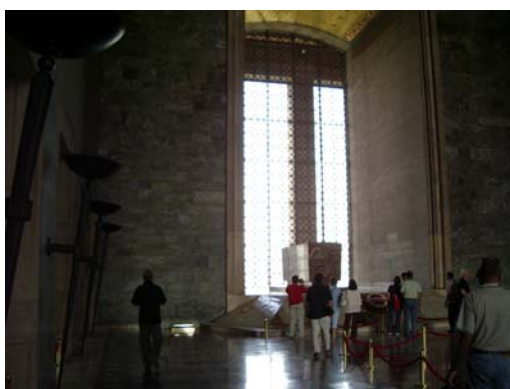
היום לא טסים! יום חפשי לסיורים בעיר. ביקרנו במוזיאון היסטורי, במאוזוליאום של אתא טורק, בשוק ובעיר. הגה כמה תמונות מסירינו:



רחבת המאוזוליאום



הכניסה למוזיאון



קבר אתא טורק



סתאאאאם





Turkey Fly in 2003

היום החמישי: יום שלישי, 7 אוקטובר: מאנקרה לקפדוקיה (LTAC ל- LTAZ)

חנינו ליד מועדון הטייס המקומי, בצד המרוחק מהטרמינל, ומשם גם המראנו כמובן. יצאנו מוקדם כדי להגיע לקפדוקיה כשפותחים שם את השדה ב-8:30 ולכן השכימו אותנו במלון כבר ב-5 בבוקר. זה יום ארוך ומלא פעילות. ראיתי באנקרה מטוס אמפיבי ולא התאפקתי לצלמו. הוא חנה ליד מרכז "ססנה" האיזורי.



הטיסה עצמה קצרה יחסית, כשעה ורבע, בנוף רגוע ומעל נהר שסכרים לאורכו יוצרים אגמים ומייצרים חשמל.



סכר לייצור חשמל – טסנו מעל הנהר והאגמים



מוקדם בבוקר מכינים מטוסים לטיסה

הגענו לקפדוקיה והפקחית ההמומה בשדה לא הצליחה להשתלט על כמות כה גדולה של מטוסים שמגיעים כמעט ביחד. כמו גדולים, אנחנו מסדרים את ההקפות וההפרדות בעצמנו ונוחתים ללא בעיה. מסתבר ש-VFR זה באמת לא בעיה כשפותחים עיניים ומפגינים משמעת. מסלול ארוך רחב ומסודר, ILS ו-VOR, זהו אפילו שדה בינלאומי. אבל מה, המגדל בבניה והפקחים מדברים מהמקלט – חוץ מזה אין שם בכלל תנועה וחוץ מאתנו וכמה ציפורים אף אחד לא נוחת שם...

מהשדה יצאנו ב-10 בבוקר לסיור מודרך ומקיף בקפדוקיה. בליטות סלע ענקיות וייחודיות שנוצרו מארוזיה טבעית, פרוסים על שטח עצום. הסלע הרך והפריך קל לחציבה, ולכן יצרו מהחרוטים הטבעיים מערות וערים שלמות מעשה אדם. הנוצרים הקדמונים ברחו לשם מפני הרומאים, הסתתרו במערות ויצרו מאות כנסיות תת קרקעיות. ביקרנו באחדות מהן וקינחנו בביקור ארוך בבית מלאכה לאריגת שטיחים. הרבה פרנסה לא נתנו להם, אבל קיבלנו אירוח כיד המלך. בערב – כרגיל – ארוחה טובה ומלון משובח.



Turkey Fly in 2003



אותו "מבצר" מהקרקע בטיול



טסים 500 רגל מעפ"ש בקפדוקיה



אורגת שטיחים צעירה



בדרך מאנקרה – נוף אפייני ברמת אנטוליה



נוף "זכרי". לצורות קוראים "Oh my God"

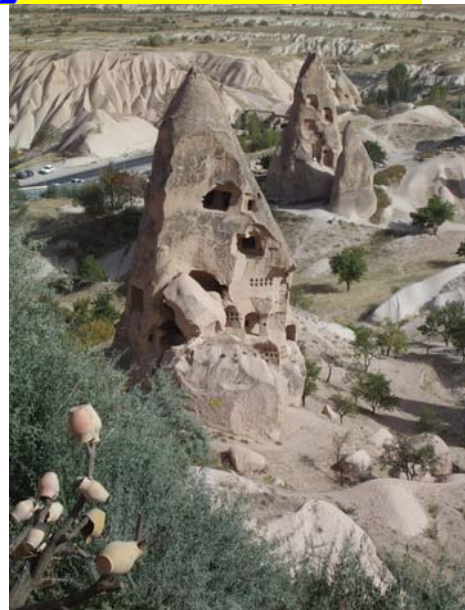


כנסיה תת קרקעית עתיקה

ועוד כמה תמונות מהנוף הייחודי בקפדוקיה:



Turkey Fly in 2003



סיום המטס: הרי הטאורוס והעיר אדאנה, 8+9 אוק' (LTAZ ל- LTAF)

הנוף המרתק ביותר והאתגר הטיסתי הבולט חיכה לנו בקטע האחרון, מקפדוקיה לאדאנה. כשעה וארבעים של טיסה החוצה את רכס הרי הטאורוס הגבוהים. פסגות ההרים מתנשאות ל-14,000 רגל ומכוסות שלג תמיד. אנחנו בחרנו מעברי הרים שניתן לחצותם בגובה סביר – 6,000 עד 9,000 רגל. המראנו מרמת קפדוקיה (כ-3500 רגל) וכל מטוס בחר מעבר או קניון אחר בהר. הנועזים עברו מזרחה דרך קניונים צרים שדפנות ההרים מתנשאות מימינם ושמאלם לגובה רב מעליהם, וחוו חתחות אפייני לטיסה הררית (CAU בהובלתו של יזהר נוי למשל). אחרים מצאו מעברים מתונים יותר, אבל כולנו נפעמנו מהנוף הפראי של הרי הטאורוס. שדה אדאנה הוא אמנם בינלאומי ויש בו את כל העוזרים הדרושים (NDB, VOR, ILS) אבל מה שאין בו זה תנועה אווירית רבה. הגענו לשם 9 מטוסים בלבד (אחד תורכי, עם ארדוגן המוביל והמארח המופתי, מטוס אחד יווני, ושבעה מטוסים ישראלים). יתר הצוותים התפזרו עוד קודם – הרבה תורכים חזרו לאיסטנבול ישירות מאפסוס, מטוס ישראלי אחד פרש באנקרה וטס לאיי יוון, יוונים נוספים נשארו בקפדוקיה וחזרו משם הביתה). עם הנחיתה הועברנו למלון הטוב ביותר במטס, הקרוי על שם הנהר החוצה את העיר – נהר הסיחון (ובתורכית Seyhan) – אחד מנהרות גן העדן!

Turkey Fly in 2003

מסתבר שבמלון שלנו התקבצו דוגמניות צמרת תורכיות לצילומי אפנה, והיתה שמחה וצהלה לחלק ממשותפי המטס (נחשו מי!) שפיזזו איתן בדיסקו ופטפטו איתן בבר המלון. הנוף של אדאנה קיבל חיזוק אנושי תמיר ורענן...



במעבר בהרי הטאורוס (טסים ב-9000 רגל)



נכנסים למעבר ההרים



מתחתנים אצלנו במלון



מסגד בעיר אדאנה

ביום חמישי 9 לאוקטובר יצאנו ליום טיול קרקעי בהרי הטאורוס ובכפרים, מעליהם טסנו יום קודם. עצרנו לכוס תה על גדת אגם פנינה; אח"כ לארוחת צהריים בגובה 4500 רגל במסעדה הצופה לנוף, וטיפסנו לטירה עתיקה במרומי ההר. קינחנו בביקור בביתו של איכר מסביר פנים עם נפש של אמן, מפסל מחמרים טבעיים להנאתו. זה לא היה מתוכנן – הוא פשוט הזמין אותנו לביתו.



צהריים על מרפסת נוף



אגם בהרים



Turkey Fly in 2003



טירה עתיקה – טיפוס רגלי לתצפית



כפרי טורקי אפייני



ובחדר התחביב שלו – מראה בגאווה את פסליו



האיכר בגנו



כפריה אפיינית, בגינת האיכר



Turkey Fly in 2003

הטיסה הביתה, יום ששי 10 באוקטובר

כל דבר טוב נגמר פעם. יצאנו בטיסה ישירה מאדאנה לישראל (הדו מנועי יצא ערב קודם בטיסת לילה בנתיבי IFR).

בתכנית הטיסה שהגשתי רשמתי כשדה משנה את לרנקה, הנמצאת באמצע הדרך והנתיב עובר קרוב אליה. המגדל לא הסכים שאמריא עד שלא שיניתי זאת לשדה תורכי (אז החלפתי מלרנקה לאנטליה...). קצת מצחיק לנו איך התורכים לא מוכנים להכיר בקפריסין היוונית, אבל מה יש לנו לצחוק – גם לנו לא חסר... שלחו אותנו מערבה יותר מכפי שביקשנו (לנקודת MUT במערב במקום דרומה), מה שהוסיף לנו 25 דקות טיסה, ונחתנו ללא אירועים מיוחדים בחיפה אחרי כשלוש שעות וחמישים, פחות או יותר כמתוכנן. אחרי מעבר מכס ודרכונים המראנו להרצליה והחזרנו את המטוס לפני סגירת השדה לסייסטה.

לסיכום – זו הייתה חוויה אדירה, טיסות VFR אמיתיות וארוכות במדינה ענקית ולא מוכרת, הרבה הרפתקאות ורוח חברית ונעימנ בין כל משתתפי המטס משלוש מדינות. בנאום הסיכום, הודיע ירון על תכנון מטס ארוח דומה בישראל בסוף אפריל 2004, והזמין את הזרים להגיע. הלוואי!!!

אז איפה היינו? הנה הנתיב המלא:

LLHZ-LLHA-LTAI-LTFB-LTAC-LTAZ-LTAF-LLHA-LLHZ

בשבוע אחד עמוס חוויות.