

קבלה בקבלה (Kavala) מסע חפז ליוון – 10-8 מאי 2009

למה כל חופי הנודיסטים/נודיסטיות ממוקמים במיקונוס ולא ב"קבלה"!!

שלב איסוף הכוחות: (לפי המנגינה של "10 בני טובים", מצורף, או "עשרה חלוצים היינו, היגענו לציון...").

כחודש לפני המסע, מיד עם קבלת ההזמנה מן היוונים (מיולי המקסימה, יו"ר אגודת התעופה היוונית ופקחית טיסה בבקרה של אתונה) היה לנו מטוס מלא (שותפי, אני ועוד שניים, וברשימת הממתינים ("סטנדיי" בלשון חברות התעופה) לא פחות ולא יותר, עוד 6 מועמדים. אחרי התאונה העצובה ביוון: "...ויתרצה בני צעירי, זה שעוד לא יבש הדיו מעל פקודת שחרורו מצה"ל, לתחנוני אביו ההולך ומתקשקש (מלשון קשיש) וירא בסבלו ובבושתו ויעתר לו ויצטרף אליו". פעם ראשונה שהוא מצטרף אלי לטיסה מעבר לגבולות המדינה (בניגוד לאחיו בכורו שתופס את המקום הראשון ברשימת הנוסע המתמיד בין נוסעי המכובדים עם יותר מ-120 שעות).

אילוצים ומגבלות: מועד הראלי/מפגש תעופתי נקבע ע"י היוונים כחודשיים מראש ושותפי ואני נעתרנו מיד. שנינו לא שמענו מעולם על המקום "קבלה", אבל לא אנו כי נחמיץ הזדמנות שכזו (בעיקר לאור ההנחות מפליגות היורו שהעניקה אגודת התעופה היוונית לבאי המפגש). ברם אולם האירוע תוכנן להסתיים ממש בערב ל"ג בעומר, ואנו ששנים גודלנו על ברכי הפירמוניאקים לא נחמיץ אירוע שכזה, מה עוד שנקבעו לי מילואים למועד זה. קיצרנו ביום והחלטנו לחזור ביום א' אחה"צ (ממש בשעת המנגלים וחלוקת מתנות השי למשתתפים...). במילואים מצאתי משהו שיחליף אותי בבדיקות הקרקעיות של יום א' אבל על מושבי בטיסות של יום ב' בבוקר ובערב, לא ויתרתי (כמאמר השיר הוותיק, "המכנסים, לא ניתן").

כאילו לא די באילוצים אלו נפל עלי תיק כבד ("ציקה על הראש" בלשון גשית) בעבודה ונאלצתי להתייצב חזרה למפגש/דיון/מצגת אותו אמור הייתי להוביל מול ההנהלה ביום א' בשעה 19:30 באזור נתב"ג (נדחה מהצהריים לבקשתי). מתכון מוזמן לאירוע בטיחותי. לרצייק כבר יהיה מה לומר על הטייס הפזיז שנלחץ וטס בתנאי חוסר זמן.... סיימתי את ההכנות למילואים כבר במהלך השבוע שלפני צאתנו ובערב של הטיסה, במקום לשקוד על התיבים, הגבהים, להיזכר במילים החשובות ביוונית (קלימרי, קליספרי, שרימפ, אוקטפוס, ואפכריסטו...) הכנתי את המצגת למפגש עד השעות הקטנות של הלילה.

לא. אין זה הולך להיות שוב ספור בלהות, ולא ספור מתח על הירדמות בטיסה משום שהטייס האוטומטי במטוסנו מונע ממך את ההירדמות. פעם בכ-20 דקות הוא בועט ומגלגל כ-30 מעלות, באופן בלתי צפוי.



שיקולי נתיב: לאור ניסיונו הקודם במעבר בסופה איומה מעל אתונה משום רצוני לטוס בכללי טיסת מכשירים (בעיקר בכדי שאוכל להשווץ בפורומים ולגרום קצת נחת למדריכתי שתראה ברכה בעמלה), ובשל האירוע העצוב של טייסי הצירוס החלטנו לטוס VFR כל הדרך עם דגש בלג שמוליק מקוס לקבלה. בדיעבד החלטה ששכרה איתה לא מטעמי מז"א אלא מטעמי יופיים של האיים בטיסה בגובה נמוך (יחסית...).



רגלס- התארכנות לנחיתה בקוס

יומיים לפני כן עבר המטוס CoFA ולפני כן ביצענו טיסת מבחן כך שלא היו הפתעות. בקוס פגשנו שוב את ידידנו בעל הקווי המרשים ואחרי בדיקת דרכונים, תשלומים, הגשת מרשה טיסה להמשך, תדרוך מז"א במטאורולוגיה (הזמן הכי ארוך משום שהמתדרך יצא להפסקת צהריים..). וכמובן תדלוק (זול מאוד, בעיקר ביחס לקבלה), יצאנו לאחד הלגים היותר מרשימים של מסעות האוויר שלי. החלטנו על גובה טיסה של 2500 רגל.



קוס- תדלוק באחיר מולל

מספר מילים על קוס כשער לאירופה: היה לנו דיון עם בעל ובונה הקווי על היכן כדאי לעצור לחניית הביניים (דרכונים, פיפי, סיגריה ותדלוק), קוס או רודוס. מספר הנחיתות שלי ברודוס גדול ממספר הנחיתות ברודוס אבל בשניהם נחתי מספר לא מבוטל של פעמים (בעל משמעות סטטיסטית, קרי גדול או שווה ל-7...). עד לאחרונה ניתן היה ל"התרוקן" בקוס ליד המטוס, לשאוף אוויר מפולטר באזור המטוס וגם לצאת רגלית כ-30 מטר עד לטרמינל. בשני ביקורי האחרונים התדרדרה גם קוס. האוטובוס של הגולנים מחכה ליד המטוס, וכל סימני על שלפוחית שתן מתפוצצת (סתם עשיתי את עצמי, רציתי לעשן...) לא שכנעו אותם. (זו טיסתי הראשונה מזה שנתיים מעל הים ללא נשים במטוס, ודווקא עכשיו לא נדרשתי לפיאדה המשוכללת...).

הערה מקצועית: מי שטכניקת הטיסה לא בראש מעייניו מוזמן לדלג עליה: קט מנוע בגובה של 2500 רגל נותן טווח גלישה במוני של כ-5 מייל במהירות של כ-90 קשר (להזכירכם, מהירות הגלישה לטווח מרבי הינה פונקציה של המשקל, וכמובן שאסור לשכוח, כנהוג במחוזותינו בקרב הטייסים המקצוענים, להעביר לפסיעה גסה, לסגור מדפי קירור מנוע, ולהרים גלגלים, אם במקרה היו בחוץ...). במהירות שיוט של 150 קשר הרי ניתן במהלך ההאטה להרוויח עוד 500 רגל (כ-550 בלי הפסדים) (החישוב וההוכחה שאומתה בניסויי טיסה שמורים במערכת...) כך שניתן לטפס לגובה של 3000 רגל ואז יש 6 מייל לגלישה, ו-4 דקות להתארגנות. במסלול שטסנו לא היינו במרחק הגדול מיותר משעה שחייה מאחד האיים במקרה של קטסטרופה (שחייה בסגנון חזה וגב בלבד, לצורך החישוב...). **סוף הערה.**

מיד אחרי ההמראה בקוס בפניה צפונה כבר נתגלו האיים קלימנוס ולרוס. בני צעירי יצא משלוותו, הוריד את ה-MP3 והודיע שכאן הוא רוצה לרדת.



האבסולט ה3ציר

ההר הגדול בצידו המערבי של סמוס כבר הזדקר מולנו (זה ההר שמסתיר ומפריע לקליטת הקשר כשמגיעים לסמוס ממערב וגורם לתקשורת עם בקרת אתונה עד להקפה).



סאוס

משמאלנו ניתן היה לראות (קצת קשה) את השדה של איקריה. לשותפי סיפורים רבים משעה טיסה בגשם שבה חג מעל השדה בחיפושיו אחר השדה (מאז ידידותו האמיצה עם יולי הזכורה לטוב).



ידידות אמיתית

בין סמוס לאיקריה משתרע האי קריסמיליאו שנראה כמו יצא ממבחני הכתמים של רורשאך, ולו הייתי בפורום אחר הייתי מספר למה הוא דומה. משם כבר האי קיוס מתקרב עם נקודת הדיווח "מסטה".



אם אצנניס היה מה אלהיד אנו, ואם מישהו היה עושה לי תנועה מאונה כלו אף הקרקע, אלו הפאוס.

כאן התחיל הלג היותר ארוך מעל המים ללימנוס כשמימין משיק לנו האי לסבוס (האי השלישי בגודלו באיי יוון ועם הכי הרבה זיתים). חלפנו מעל השדה הצבאי של האי לימנוס ומעל המשטחים הירוקים המרשימים.

האי המופלא טאסוס בעל ההרים הנישאים מסתיר את השדה של קבלה. ה-GPS ושני ה-VOR-ים ואפילו ה-NDB שולחים אותנו ישר אל ההרים. מדרום הוא נראה מחובר ליבשת ואתה תוהה מה יקרה. רק מבט במפה הגיאוגרפית (נתיבי VFR) פותר את התעלומה. עוקפים אותו מאוד קרוב, מתחת לפסגות ההרים בשביל לשוף עינינו באי שמוגדר לפי המדריך כאי הכי ירוק של יוון. מלמעלה נראה שמי שכתב את המדריך ידע על מה הוא מדבר.



טאסוס מדרך האוק

צעירי במושב האחורי שנרגע קצת מאז לימנוס מתעורר למראה החופים שלמטה. "אין שדה, אין אי", השיבותי והוא כבר מתעניין בזמני המעבורת הראשונה... בפינל אני לא מצליח לדחוף מילה לקשר להודיע ביוונית רהוטה שאני בשלב הסופי משום שאיזה קוזי מתקשקש עם הוראות הסעה מעמדת התדלוק לחנייה. נחתנו. שעתיים ומחצה של טיסה מקסימה בנופים יפיפיים עם רוח אף של עד 20 קשר הגיעו לסיומן. מחיר הדלק, כפי שכתבתי, גבוה מאשר בקוס אז אנחנו מתדלקים בקימוץ (הערה: תיאורטית ניתן לטוס חזרה עם רוח גב אוהדת ישירות מקבלה לארץ, אבל המבט והבדיקות וההסתכלות על המדידים החיצוניים שעל הכנפיים אינם שווים את ההפרש הכספי. בדיעבד, אולי היה זה שיקול מוטעה...).



ליאנוס



בקהלה בחברה טובה

מאחר וזה דוח מסע תעופתי לא אכנס לפרטים על יופייה של העיר, על הנפילה עם ארוחת הערב הראשונה במסעדה המומלצת של הדגים ועוד כל מיני ענייני תיירות קונבנציונליים, רק אציין שהמלון שקיבלנו, אמנם לא היה משהו, אבל המרפסת אל מול הים ואל הנמל, ומבט בוחר אל

האי בעל ריכוז השחפים הגדול ביותר באגן הים התיכון (כך כתוב בחוברת של המקום), ועם קצת אוזו היה למעלה מציפיותיי.

בסיור לאורך החוף עלה ההרהור במוחי שהעיר קבלה זו ההיפוך של מיקונוס, ירוק עם מים לעומת הצחיחות של מיקונוס, בלי כל חופי הנודיסטים הראוותניים של מיקונוס ובלי המוני תיירים שפוסעים הלוך ושוב לאורך סמטאות העיר. בסיור בעתיקות פיליפי מצאתי את התשובה לחסרונם הבולט של חופי נודיסטים. במסעו הראשון של פול הקדוש לאירופה הוא נחת לראשונה בקבלה (פיליפי) ושם גם הייתה ההטבלה הראשונה של אישה לנצרות (לידיה שמה, למיטב זכרוני). ומאז ועד היום... (כמובן כל זה בהנחה שחלקים עליונים חשופים אינם נודיזם אלא חלק מתהליך האמנציפציה של הנשים וחלק מתהליך שוויון הזדמנויות בין המינים...).



התענגנו, נהנינו, פגשנו חברים, קיבלנו "גודיס" והופה, חזרה, הפעם בלחץ זמנים אדיר. כמו שיאיר גיל כבר ציין היוונים התחרפנו ובדקו לנו רישיונות טיס, תעודות רפואיות בתוקף, ולמרות שביקורת הדרכונים מבוצעת בקוס גם הם ביצעו אותה. טופס שיבוץ קרבי בעליה על מסוק אחרי תאונת היסעורים קטן עליהם... כמובן שגם הסתבכנו קלות עם נוהלי החזרה החדשים לארץ. שיחת טלפון אדיבה כשאנחנו מול המחשב התירה את הפלונטר (אבל הלכו עוד 20 דקות...).



הפעם לשם שינוי טסנו בגובה 5500 רגל (רוח גבית ורזרבת טווח למקרה חירום...). רוח הגב לא עזרה כנדרש ואני ראיתי את הביזיון בשובי לארץ מתפתח, למרות הספרים שלקחנו. בקוס שוב התנהלו העניינים בעצלתיים וכאילו לא הספיק הלחץ הם גם טעו בחשבון הדלק ונאלצתי לנסוע עם התדלקן למשרדו ליישר את הטעויות.

גובה 7500 רגל, רוח גבית שמגיעה עד ל-20 קשר, שמש בגב ועננים מאזור בקרת ת"א ועד וינגייט ובכל זאת הפיגור גדל. כשעה לפני ההגעה כשראיתי שקלו כל הקיצין פניתי בבקשה לנחות בשדה הבין לאומי של בן-גוריון (זו הסיבה שצינתי בראשית הרשימה את מקום הדיון). "המתן" ענו לי ואחרי מספר דקות התעניינו לדעת למה אני משנה את יעד הטיסה (צפי לנחיתה היה 19:00 וראינו שבמקרה הטוב ננחת ב-19:20). "יש לי דיון חשוב מאוד ברת"א באזור נתב"ג" השבתי. "המתן בשנית" ואחרי מספר דקות התקבלה התשובה השלילית.

בזה תם החלק התעופתי. בני צעירי יחד עם רעייתי שבאה לאסוף את חמישים האחוז של הגברים של משפחתה המצומצמת נאלצו לשרך דרכם ברכבת ובאוטובוס בעוד עבדכם הנאמן בודק את מגבלות המהירות של הרכב. באיחור של 25 דקות הגעתי לדיון והמשכתי משקף מספר 4 במצגת. מה אומר ומה אדבר? ריגושים חיפשתי לי.

אחרית דבר: למחרת הצלחתי במאמץ לבצע גם את טיסות המילואים שלי, וכששכחו אודי מדורות החג, בסביבות 03:00 חלצתי את נעלי הטיסה, פשטתי את סרבלי הטיסה (המיוזע, כותבים בדרך כלל) ויותר אני לא זוכר.

מחשבות בנושא חקירת תאונות אוויריות: במהלך הטיסה הממושכת מעל המים עברוני מחשבות שחלקן עוד יבואו לידי ביטוי במאמר אחד או שניים, אך בנושא קטן אחד רציתי לשתף את קוראיי. מאז עשיתי קורס חוקרי תאונות הרי כל אירוע במטוס, קיצור דרך, רשרוש קל במנוע, תנועה בלתי רצונית, לא מתוכננת, לא צפויה של המטוס הופכת בראשי למסקנה וההמלצה. מאז הקורס הפכתי גם לחוקר. ההבדל בין ביצוע הקורס לבין ביצוע חקירה הוא כמו ההבדל בין ללמוד לטוס בהתכתבות (תעודת בוגר קורס) ובין לטוס באמת (לעשות חקירת אירוע בטיחותי אמיתי). הדילמה האמיתית היא מה לעשות כאשר המתושאל (יעני הטייס באירוע) אומר לך בשיחה בארבע עיניים: "שמע, לך אני מספר את זה, אבל לאוזניך בלבד, למה לי להסתבך, וחסר לך שתספר...". האם לסרב לשמוע, האם לשמוע ולשטנקר. סבתי המנוחה הייתה אומרת שזה מתכון בדוק לאולקוס. "למה לך להיכנס לזה בכלל?!", הייתה חותמת.

נקודת למחשבה: לו מדריך טיסה אני הייתי מתכנן מסע איים מקוס וצפונה לאיים האגאיים. כל עשר עד עשרים דקות שדה קסום אחר (קוס, קלמנוס, סמוס, איקריה, חיוס, לסבוס, מיטילני, לימנוס (לא בטוח שיש אזרחי), סקירוס ואפילו לעבור במיקונוס). 10 שדות שונים בשעתיים וחצי טיסה... כמעט כמו סיבובים שהייתי עושה לאורחים שלי כשגרתי במדבר מואבי (אדוארד, רוזמונד, קל סיטי, מואבי, טאצי'אפי, לנקסטר, פלדמידייל, בסיבוב אחד...). אם לא המפגש הזה הייתי יכול לחיות עוד 60 שנה וללכת לעולמי בלי לשמוע על קבלה או טאסוס, אז מזל שיצאנו. "קבלה", אני עוד אחזור (אולי בדרך לאודסה, אלוהים גדול...).

רק טיסות מהנות ובטוחות וכיפיות.



יִזְהָר נָוִי
יִזְהָר נָוִי

לוט: עשרה בני טובים

עשרה בני טובים

ביצוע: שמעון ישראלי ורחל אטס
מילים: דודי מנוסי
לחן: יוחנן זראי

היינו עשרה, עשרת בני טובים
עלינו כל העיתונים כותבים
עשרה בני טובים,
עשרה בני טובים,
עשרה.

אחד אהב מוטור, ומכונות לרוב
לשם הספורט הלך רק מכונית לסחוב
הוא כבר הכניס לגיר, ופתע מה קרה
היתה זו מכונית המשטרה
אחינו החביב יושב לפי שעה
אוי, אוי נותרנו רק תשעה
עוד תשעה בני טובים,
עוד תשעה בני טובים,
רק תשעה.

שני היה טיפוס בוהמי ומשכיל
ולו היתה בלורית ללא מסרק או שביל
הוא את שיריו כתב באופן לא מקרי
על קיר בית השימוש הציבורי
אחר-כך הוא נשאר שם לצייר תמונה
אוי, אוי נשארנו רק שמונה
שמונה בני טובים,
שמונה בני טובים,
רק שמונה.

שלישי היה שמנמן, נמוך קצת ועגול
אולם תמיד רצה להיראות גדול
וכשראה עשן עולה מפי כל איש
גם הוא עישן סיגריות עם חשיש
ותוך כדי חלום, כתב הוא צוואה
אוי, אוי נותרנו רק שבעה
עוד שבעה בני טובים,
עוד שבעה בני טובים,
רק שבעה.

הרביעי היה רומנטי עם רפלקס
אשר סבל מאוד מאדיפוס קומפלקס
הוא התאהב באם, את אמא הוא אהב
על כן הזמין את אבא לדו קרב
אך אבא לא ויתר ובא אל הפגישה,
אוי, אוי נותרנו רק שישה.
רק שישה בני טובים,
רק שישה בני טובים,
רק שישה.

האח החמישי - לא שם בכוס עינו
כלומר הוא התחכם ושם בכוס יינו

וכשהיה שיכור, קנה בקבוק בזול
אל הבקבוק היה מלא ליזול
גרונו נשרף, הוא מת, הוא מת בלחישה
אוי, אוי נותרנו חמישה.
חמישה בני טובים,
חמישה בני טובים,
חמישה.

אחינו השישי, שיפר את הצורה,
ורץ אל חוף הים לפגוש בבחורה
וכשביקש ידה, והיא השיבה: לא!
החליט הוא לעמוד לו על שלו.
כל השכונה עשתה בו לינץ' בקול תרועה
אוי, אוי נותרנו ארבעה
ארבעה בני טובים,
ארבעה בני טובים,
ארבעה.

אחינו השביעי, רוב כשרונות גילה
לכן שלחו אותו ללמוד במכללה
ככימאי מתחיל, רצה הוא להבין
כיצד פועל הניטרון-גליצרין
אחינו התנדף עם כל המדרשה
אוי, אוי נותרנו רק שלושה.
שלושה בני טובים,
שלושה בני טובים,
רק שלושה.

אחינו השמיני, סרטי בלש אהב
וזוג של אקדחים היו לו על מתניו
כשפעם הוא הדגים,
כיצד שולפים מהר
כדור אחד נפלט מהר יותר.
ואז כמו בסרטים,
צנח על השיחים,
אוי, אוי נותרנו שני אחים.
שני אחים בני טובים,
שני אחים בני טובים,
שני אחים.

נותרנו שני אחים בוכים וכוואבים,
עד שביום אחד פגשנו בת טובים,
אמר אלי אחי: "נזרוק הקוביה",
אך טרם שגמר כבר לא היה
האחרון אני, זכה בנערה,
ושוב, אוי, הופיעו בשורה,
עשרה בני טובים, עשרה בני טובים, עשרה.

