



התקיים בין המועדים 27 ביולי 2006 ועד 7 באוגוסט 2006.

פתח דבר - חלום שהתגשם

שי פופר מיוזמי המטס ביקר בנורבגיה בשנת 2000 ומאז חלם לחזור למדינה זו, לטיול המשלב טיול בטיסה במטוסים קלים, ולשם כך החל את תכנון המטס כבר בפברואר 2006. סיפור מסע זה הוא ההוכחה החיה להתגשמות החלום.

ההכנות למטס

שי בהתבסס על המידע שהיה לו לגבי נורבגיה, החל באיתור שדות תעופה בנורבגיה, תכנן מסלול כללי ראשוני של טיסות.

החלק התעופתי כלל יום טיסות הכרות וצ'קים, 3 ימי טיסות, יום אחד של התנסות במטוס ימי ויום אחד של דאיה, כל זאת בנוסף לטיול קרקעי של 3-4 ימים. בכדי לתרגם את התכנון לתכנית ברת ביצוע, שכוללת השגת מטוסים ומידע על התעופה האזרחית בנורבגיה, היה צורך להתחבר לגורמים התעופתיים של נורבגיה.

ירון אפרת, יו"ר אגודת התעופה הישראלית, נתן לשי את המייל של יו"ר אגודת התעופה הנורבגית, מר אוטר טייגלנד Ottar Teigland שי יצר איתו קשר ולאחר זמן מה קיבל ממנו רשימה של מועדוני תעופה בנורבגיה אליהם הוא יכול לפנות לשם השגת מטוסים. לחלק מהם פנה בעצמו.

במקביל החלה להתגבש קבוצת המשתתפים, כאשר היא משתנה מעת לעת, עד לגיבושה הסופי. שי כמובן פנה לרשימת מועדוני התעופה שקיבל ורק מועדון אחד, המועדון של סטאוונגר Stavanger בראשותו של יו"ר המועדון מר ליידולף Leidulf שהרים את הכפפה.

בדיעבד התברר לשי כי בנורבגיה אין בתי ספר לטיסה או חברות שמשכירות מטוסים, וכל מי שלומד לטוס מצטרף למועדון תעופתי מקומי, המאוגד ברשת הארצית, ולומד לטוס במטוסים של המועדון. כך שאין או לא ניתן להשיג מטוסים להשכרה, וחוקת המועדונים המקומיים מאפשרת שימוש במטוסי המועדון לחברי המועדון בלבד.

בלי קשר לכך בכל מועדון לחלק מהטייסים יש מטוסים פרטיים שמופעלים במסגרת המועדון, ורק הם רשאים להחליט מי יטוס בהם.

בכדי שנוכל להשתמש במטוסים של המועדון בסטאוונגר היה צריך יו"ר המועדון להעביר החלטה מיוחדת המאפשרת לטייסים זרים להשתמש במטוסי המועדון, ואף במטוסים הפרטיים המופעלים דרך המועדון.

שי שביקש לשריין 5 מטוסים קיבל הבטחה על לפחות 4 כאשר אחד מהם הוא מטוס פרטי של מר ארנה איגו-אנסן Arne Hijohansen הנמצא בברגן Bergen.

במהלך הקשר עם ליידולף התברר כי כל ה-AIP (פמ"ת) של נורבגיה כולל דפיות לכל שדות התעופה והמנחתים נמצאים ברשת האינטרנט, והוא הופנה לאתר לשם השגת מידע. הלינק לאתר הוא

http://80.203.214.34/norway_aip/060706/AD_eng.html

בתוך כך עוד התברר כי לא נדרש לבצע אשרור רישיונות הטייס הישראליים ומספיק רק צ'ק אין של מודרך מועדון הטיסה.

למוד ניסיון ממטסים קודמים, לגבי הקשיים הרבים בוולידציה של הרישיונות, פנה שי כבר בשלב מוקדם וניסה לברר את הנקודה.

הנורווגים לא כל כך הבינו את השאלה, ובכל מקרה בשלב מסוים נוצר קשר עם Harrald בכיר במינהל התעופה הנורווגי, ובשיחה טלפונית, שלאחר מכן גובתה במייל, הוא הסביר לשי כי אין צורך בכך, ואם ישראל פועלת ע"פ ה-ICAO אז טייסים ישראלים יכולים לטוס בנורווגיה ללא בעיה (לא IFR ולא לילה).

הוא המליץ למשכירי המטוסים לבצע צ'ק אין של מודרך מועדון הטיסה.

למען הביטחון דאגנו להכין מכתב מרשות התעופה האזרחית בחתימת מר אודי זוהר המאשר כי כל טייסי המטס הם טייסים פעילים, ורישיונם, התעודה הרפואית ורישיון RT שלהם, תקפים.

במקביל לתכנון הטיול, בעיקר הקטעים התעופתיים, ולאחר ששי גיבש את המסלול התעופתי ולוח זמנים בסיסי, הוא פנה ליוסי לוי, כותב שורות אלו, לסייע לו בארגון המסלול הקרקעי, ובכלל זה סידורי הקרקע.

לאור התכנון של המסלול הקרקעי התברר כי יש צורך לבצע גם מספר שינויים ותיקונים במסלול הטיסה של היום הראשון.

שי חילק מטלות נוספות ושיתף את יתר המשתתפים בהכנות לטיול, חיים זקלד קיבל על עצמו לארגן את יום הדאיות ב-Dramman, משה נבות התבקש לתעד בצילום את הטיול ויוסי לתעד זאת בכתב בצירוף תמונות.

כחלק מכל ההכנות נערכו חילופי מידע וידע במיילים בין המשתתפים, וכמו כן נערכו מספר מפגשים, בעיקר לקראת הנסיעה לצורך עדכונים ותאומים אחרונים, ותדריך על כל הלגים של הטיסות ובכלל זה מעבר על דפיות שדות התעופה הרלוונטיים.

כמו כן פורסם מסמך המפרט את כל המידע על המסע, לויז, מידע תעופתי, ומסלול קרקעי.



משתתפי המסע והשיבוץ למטוסים

במסע השתתפו בסה"כ 8 איש, ומתוכם 4 בעלי רישיון טייס, בשלושה מטוסים.

מאזור הצפון- הגיעו חיים ואפרת זקלד, מאזור השרון הגיעו שי פופר וחני שגן, משה ורינה נבות ואלפרד פרויליך ומאזור הדרום הגיע יוסי לוי.

חיים ואפרת שובצו על הצ'רוקי Piper Cherokee PA28-161 Warrior השייך לטייס בשם Vidar Sorensen והנמצא בסטאוונגר.

שי וחני ביחד עם משה ורינה השתבצו על Cessna 177RG Cardinal השייך לליידולף, יו"ר המועדון, הנמצא בסטאוונגר.

ואילו אלפרד ויוסי שובצו על ססנה 172 השייך לטייס פרטי בשם Arne, והנמצא בברגן Bergen, והם התחלפו ביניהם בכל לג, דהיינו אחרי כל נחיתה.



ההגעה לנורבגיה וההתארגנות לחלק המוטס

היום הראשון 27/7/06

לנורבגיה הגענו בטיסה מסחרית בשעות הצהריים של ה- 27/7/06. בשד"ת חיכה לנו ליידולף, ולאחר היכרות קצרה, הציע להסיע חלק מאתנו ברכב שלו למלון, והיתר במונית, וכמו כן הוא הציע שנעבור במועדון התעופתי כך שנדע למחרת היום לאן להגיע וכמו כן יראה לנו איך נכנסים לשדה, ויפקיד ברשותנו כרטיסי כניסה אלקטרוניים לשדה. ההפתעה הייתה רבה, המועדון היה מסודר, הכולל מקומות ישיבה מרווחים, חדר לימוד, משרדים כולל קישור לאינטרנט לצרכי מידע תעופתי, מזנון בהגשה חופשית שכל אחד משלם על מה שהוא צורך, ועוד. ליידולף הראה לנו היכן נמצאים שני המטוסים של המועדון, שישמשו את שי וחני ביחד עם רינה ומשה, ואת חיים ואפרת.



משם נסענו למלון הנמצא כ- 30 דקות הליכה ממוקדי הבילוי והאוכל, ולאחר שהתמקמנו, החלטנו לצאת מייד לעיר ולהשתתף בפסטיבל האוכל שהתקיים לאורך הנמל הישן. הרוב הלכו ברגל, תוך ניצול ההזדמנות לתרגול ראשוני של מכשירי ה- GPS בנורבגיה. האחרים נסעו במונית ונקבעה נקודת מפגש, ולאחר שחברו כולם באזור הפסטיבל, פנינו לטעום ממאכלי המקום. בחלק מהזמן ישבנו על סיפון אחת הספינות שהוסבה למזנון צף, שתינו בירה (חוץ משי כמובן) ונהנינו מהנוף והאווירה.



לקראת חצות (כשהתחיל להחשיך) חזרנו למלון לישון ולאגור כוח למחרת היום.



היום השני 28/6/06

ביום זה קמנו ממש מוקדם, 06:30, בכדי שנגיע לשדה עד 07:30, השעה שנקבעה עם ליידולף, לתחילת ביצוע ה-Check לטייסים במטוסי המועדון. הגענו למועדון התעופתי ואחרי המתנה קצרה, הגיע ליידולף ועמו המדריך הראשי של המועדון, ולאחר היכרות קצרה יצא חיים לטיסה עם המדריך ולאחר כ-30 דקות טיסה הוא חזר עם חיוך מאוזן לאוזן, ומיד אחריו יצא שי לטיסה, מעט יותר ארוכה משום שנדרשה לו גם הסבה למטוס, אבל גם כאן לאחר כ-45 דקות הוא חזר עם חיוך מנצח על פניו.



לאחר מכן ליידולף לקח את כל החבורה לסיור במתקני האחזקה של המטוסים, ורק ניתן לקנא בהם על הניקיון, תנאים, סדר ומרחב שיש להם. למרות ששי הוסמך על הקרדינל ואף קיבל שבחים על הטיסה ועל עבודת ההכנה שבוצעה, ביקש בכל זאת שיתלווה אלינו מדריך או טייס נורווגי, בטיסה הראשונה, כדי להתנסות בנהלים ובדיבור הנורווגי. ליידולף הסכים ולקראת שעות הצהריים המאוחרות, טסנו לברגן במטוס הקרדינל, בכדי שאלפרד ויוסי יוכלו לקבל את המטוס שלהם.



אחרי טיסה של שעה הגענו לברגן, שם חיכה לנו ארנה בעל מטוס ה-172, וליידולף הציג בפניו את מכתב מינהל התעופה וחוו"ד על רמת הטיסה שלנו. שי וליידולף חזרו לסטוונגר, ואילו אלפרד ויוסי פנו לצד הדרומי של השדה לקבלת הססנה 172. לאחר תהליך שנמשך כשעה, כולל בדיקות חירום למטוס אבל בלי שום דרישה לטיסת check, אלפרד הטיס את המטוס, כאשר יוסי יושב לצידו עד לסטאוונגר, וכאשר חזרנו לשדה לקראת ערב, חיכה לנו שי במקום. יתר החבורה שלא טסה לברגן יצאה לעיר לבלות פעם נוספת בפסטיבל האוכל. בערב יצאנו לאכול כולם וליידולף בא בהפתעה עם אשתו לפגוש אותנו ולהיות איתנו, ביחד התיישבו במסעדה, במסגרת חג האוכל שמתרחש לאורך הנמל ושם חילקו לנו כרזות בגנות ישראל שדורסת את הפלשתינאים.

המטס בנורבגיה

היום השלישי 29/7/06 - היום ראשון של המטס

ביום זה הגענו לשדה בבוקר, אחרי שהשארנו במלון את המטען העיקרי, וכל אחד החל בהכנות של המטוס שלו לטיסה.

במסגרת ההכנות אספנו תחזית מ"א וקבענו סידורי טיסה, נקבע כי נטוס במבנה עם מרווחי ביטחון, כאשר שי מוביל, אחריו חיים ולבסוף יוסי.

אחרי שכל ההכנות הסתיימו, ולאחר שביצענו תדריך אחרון, נכנסנו למטוסים לצורך יציאה ליום הטיסות הראשון.



כמו בקניה, חיים פתאום נתקל בבעיית קשר, מה שחייב את שי לחזור לשטח החנייה מנקודת ה-Holding. אחת מטייסות המועדון ניגשה לחיים וסידרה את הקשר: זה השלב בו כולנו קיללנו את הקשר התקין במטוסים שלנו....

בסופו של דבר יצאנו לדרך לקראת צהריים, כאשר הלג הראשון היה, מסטאוונגר מזרחה לאורך פיורד Lysefjord.

בקטע הראשון בסיס הענן היה בגובה 2500 רגל, וכמות העננים דלילה: 2-3 שמיניות, מה שלא הגביל אותנו לראות מהאוויר את הצוק Preikestolen המתנשא לגובה 2000 רגל מעל פני הים.



אלא שבגלל חווית הטיסה באזור והנוף המיוחד, מהר מאוד התפרק המבנה שנקבע כבר ליד הצוק. שי התקשה לשמור על מהירות נמוכה, ולחיים עדיין הייתה בעיית קשר, אבל על קשר פנים כן הצלחנו לשמור, בתדר הידוע 123.45, וכך חיים הצטרף ליוסי שהוביל את שני המטוסים עד לנקודת מפגש בשליש הלג הראשון, בעיירה Odda, שם חיכה שי תוך ביצוע מעגלי המתנה.

מהצוק טסנו בכיוון כללי צפון, תוך טיפוס לגובה 3000 רגל, שם העננות הייתה מעט יותר גבוהה, לכיוון הערים Sand ו-Sauda.

שי העביר כל העת מידע לאחור, והרגיע כי מצב העננות סביר ולא מפריע. כמו כן העביר שי הנחיות לגבי גובה טיסה בטוח למעבר רכסי ההרים.

בכניסה לפיורד Sandfjord הנמכנו כדי להמשיך לעיר Odda שם חיכה שי, ומשלב זה ואילך טסנו במבנה לא צמוד, כאשר שי טס עם גלגלים בחוץ ושלב אחד מדפים.

שמרנו על קשר פנים ועל טווח ביטחון של כחצי מייל בין מטוס למטוס, וכדי לא לבלבל ל-ATC יותר מדי את המוח, התחלנו בנוהג שילווה אותנו בהמשך הטיסות, שי מדווה עלינו כמבנה (Formation) ורק בנחיתות ובהמראות כל אחד מדווה גם לבד.



בדרך עברנו קרחון הנקרא Folgefonna, ומיד אחרי Odda שוב היה ניתן להנמיך לתוך פיורד צר וארוך בשם Sorfjord, ביציאה מהפיורד פנינו מעט מערבה עד לעיירה Voss, ושוב פנינו לכיוון צפון וצפון-מזרח לאורך כביש עד לפיורד בשם Aurlandsfjord

ושם Songelfjord

ובמפגש זה פנינו מזרחה עד לשדה של Songdal





הנמצא בשטח מישורי צר לאורך הפיורד וצמוד להר.

מייד לאחר הנחיתה עלה שי למגדל ויוסי הצטרף אליו, שם חילקנו מתנות, סטיקרים וסיכות של אגודת התעופה הישראלית, והודינו לפקח. נוהג זה יהפוך לקבע בכל נחיתה בהמשך הדרך.

בהיותנו במגדל, שאל אותנו הפקח לתוכניתנו וסיפרנו לו שאנו ממשיכים ל-Floro. הפקח הודיע לנו כי השדה עומד להיסגר מיד אחרי נחיתת מטוס Dash 6, היות ומדובר היה ביום שבת, כמו יום ו' אצלנו.

לאחר כחצי שעה מזמן הנחיתה, ואחרי שאכלנו ארוחת צהריים על זנב המטוס, יצאנו שוב לדרך, לאורך הפיורד Songelfjord מערבה עד לקו החוף המערבי של נורבגיה, ומשם המשיכו צפונה לאורך החופים המערביים עד לשדה של Floro הממוקם על אי.

כאשר נחתנו ב-Floro התברר לנו כי הצוות של רשות התעופה שקיבל אותנו, חיכה לנו במיוחד בגלל שהבקר ב-Songdal הודיעה להם על בואנו, והם המתינו לנו למרות שהיו צריכים לסגור את השדה כשעה קודם.

בשיחה איתם נמסר לנו כי נוכל למחרת לצאת לדרך לא לפני השעה 10:00, שהיא שעת תחילת העבודה שלהם בימי א'.

נסענו לעיר, הגענו למלון התמקמנו ואחרי ארוחת ערב ע"ג רפסודה הצמודה למסעדה, יצאנו לטייל סביב אגם שהיה במרכז העיירה, ששטו בו ברווזים והייתה בו השתקפות של הבתים שמסביבו.

היום הרביעי 30/7/06 - היום השני של המטס

הגענו לשדה ב-Floro מעט לפני השעה 10:00 והמתנו.

בדיקת בשעה 10:00 הגיעו כל בעלי התפקידים, הוכנסנו לשדה והתחלנו בהכנת המטוסים לטיסה, ובכלל זה תדלוקם.

בתדריך של ערב קודם החלטנו לשנות מעט וליישם לקחי היום הקודם, ובהם ששי ימריא אחרון, יעקוף את האחרים וינחת ראשון, והוא ידווח עבור כולם כ"מבנה" וימשיך להעביר דיווחים לאחר לגבי מ"א והנחיות אחרות.

אחרי שכולם היו מוכנים ואחרי תדריך קצר לגבי הלג הקרוב, נכנסנו למטוסים, ובבדיקות של אחרי ההנעה התברר כי לחיים יש בעיה בבלמים, מה שחייב את כולנו לדומם מנועים.

בבדיקה התברר כי במהלך הלילה הייתה נזילת נוזל בלמים בגלגל שמאל, ובבדיקת נוזל הבלמים התברר שחסר קצת נוזל.

ניסיון לאתר נוזל בלמים מהסוג הדרוש, במטוס או בשדה, לא צלח, ובליית ברירה חיים נסע עם איש של רשות שדות התעופה שהתנדב לקחת אותו ברכבו לקנות נוזל בלמים בעיר.

הוא לא מצא את הסוג הנדרש ולכן קנה משהו דומה, ולפני שמילא את נוזל הבלמים החסר, הוא צלצל לבעל המטוס בטלפון בכדי להתייעץ, ובעל המטוס העדיף שלא לערבב בין סוגי הנוזלים והנחה את חיים כיצד להמשיך לטוס.

באותה הזדמנות הודיע לנו בעלי המטוס, כי התחזית אומרת שלקראת ערב תיכנס חזית קרה לאזור החוף המערבי בחלקו המרכזי, מה שעשוי למנוע מאתנו לחזור לסטאוונגר יום למחרת, והמליץ לשקול לחזור עוד באותו יום.

אחרי שחיים ביצע הוצאות אוויר ממערכת הבלמים, ולקראת היציאה לדרך באיחור של כשעה, החלטנו כולם כי נצא לדרך ונהיה קשובים לדיווחי מזג האוויר, וכאשר נגיע ל-Vigra נחליט מה לעשות, האם לחזור באותו יום, או להמשיך לטוס למחרת מעט צפונה, ולחזור רק ביום השישי לטיול על חשבון חווית הטיסה במטוס ימי.

כאמור לקראת הצהריים נערכנו להמראה כאשר הפעם חיים ממריא ראשון, יוסי אחריו ואחרון ממריא שי.

לאחר ההמראה פנינו בתחילה צפונה ואחרי כ- 8 מיילים פנינו לצפון מזרח עד הכניסה לפיורד Nordfjord ומשם המשכנו מזרחה לאורך הפיורד תוך היצמדות לחלק הדרומי שלו עד לשדה של Sandane הנמצא על שלוחה של צוק המוקפת משני צידיה בשלוחות של הפיורד הנ"ל, כך שבכל נחיתה מגיעים לפיינל מכיוון הפיורד, ואם לא מצליחים לנחות אז המשך המסלול הוא לפיורד הבא. בגלל שהיינו צריכים לנחות על מסלול 27 אזי הדבר חייב גישה בזווית של 30 מעלות למסלול ורק לקראת סוף הפיינל להתיישר לאורך ציר המסלול.



המגדל היה סגור להפסקת צהריים של יום א' ולכן בצענו נחיתה בשידור עיוור. כאשר נחתנו התברר כי בדיוק ססנה 172 עומדת לגרור דאון לגובה 2000 רגל, ולכן הגורר ביקש כי נמתין עד שהוא ינחת ורק אז נמשיך לדרכינו, וכך עשינו. תוך כדי המתנה חיים כמובן ניגש לבדוק את מנגנון הגרירה וניתוק הכבל של הססנה, והגיע למסקנה שהוא לא בטיחותי, ואח"כ עשה סיור מקיף בהנגר של הדאונים. אחרי ההמראה מהשדה המשכנו מזרחה לאורך הפיורד לאורך של כ- 15 מיילים, עד שהוא עושה פרסה לכיוון דרום.

משם פנינו לצפון-מערב לכיוון השדה Ostra-Volda, תוך חציית אגם גדול ומאורך בשם Hormindalsvatnet בקצהו המזרחי והמשך טיסה לאורך הפיורד Voldefjord.

זיהוי השדה של Volda חייב היה להיות רק כשנמצאים בקרבתו, משום שהוא נמצא בין שתי גבעות גבוהות המסתירות אותו כמעט מכל הכיוונים, ורק גישה מכיוון מערב לאורך שלוחה של הפיורד מאפשרת לראות את השדה ממרחק סביר.

במקור מ-Sandane היינו צריכים לטוס בהתחלה כ- 10 מיילים לכיוון דרום-מזרח ורק אח"כ לטוס לצפון-מזרח לעיירה Olden למשם לצפון-מערב לכיוון Volda, אך עקב עננות שהייתה באותו יום, יחד עם גשם קל פה ושם, נאלצנו לשנותו. הנתבי המתוכנן כלל גם טיפוס לגובה בטחון של 8000 רגל, 2000 רגל מעל פסגת הקרחון, ובגלל העננות הנמוכה, החלטנו לא לקחת סיכונים ולוותר על הטיסה מעל הקרחון.



אחרי הנחיתה ב-Volda והמתנה קצרה שכללה בדיקת מז"א להמשך היום ולמחרת, ושיחה עם מנהל מועדון הטיסה המקומי שבמקרה נכח בשדה, המראנו שוב ליעד הסופי של אותו יום. אחרי ההמראה הוביל את המבנה אלפרד, וחזרנו כ- 5 מיילים מערבה ואז פנינו לצפון-מזרח לאורך הפיורד Vartdalsfjord כ- 10 מיילים.

המשכנו לדרום-מזרח לאורך הפיורד Hjordfjord ובפיצול שלו לשני פיורדים פנינו מזרחה לאורך הפיורד הצפוני ובסופו המשכנו לאורך כביש המוביל לעיירה Hellesylt. בהמשך, נראה שעיריה זו צופנת לנו הפתעות, במסגרת הטיול הקרקעי.

משם המשכנו מזרחה לאורך פיורד צר וארוך בשם Geirangerfjord עד לעיירה Geiranger, במקום זה עשינו חבירה של כל המטוסים, כאשר שי עושה במקום המתנה מעגלית תוך טיפוס של כ- 1000 רגל למניעת קונפליקט אפשרי.



לאחר מכן חזרנו מערבה לאורך הפיורד שאתו הגענו לעיירה. דרך אגב, בפיורד זה גם שטנו ביום השני של הטיול הקרקעי.

ביציאה מהפיורד פנינו צפונה לאורך פיורד Sunnylvsfjord עד לעיירה Stranda, ומשם המשכנו בתחילה צפונה ואח"כ מערבה לאורך הפיורד Storefjord עד העיירה Sjøholt, וממנה לצפון-מערב ומערב לאורך הפיורד Grytefjord עד לשדה של Alesund-Vigra הממוקם על אי גדול.

גם בנתיב זה בוצעו שינויים והקבוצה ויתרה למעשה על נחיתה בשדה הנקרא Molde הנמצא כ- 20 מיילים צפונית-מזרחית לשדה של Vigra.



שדה Vigra הוא השדה הראשון במטס שיש לו CTR. שי שהיה הרבה לפני שני האחרים, דיווח על המבנה, ועל נקודת הכניסה ונתיב הכניסה שנבצע עד הנחיתה.

הפקח אישר את הדיווח, תוך ציון לטובה של הכרת המקום, ושי העביר לאחור את ההנחיות.

כאשר הגענו לשדה, פנינו דבר ראשון להתעדכן על מז"א ליום המחרת, בכדי להחליט על צעדינו, מהתחזית התברר כי מתוכננת עננות גבוהה למחרת בבוקר, כאשר הניסיון הוכיח כי לקראת הצהריים העננות בדי"כ מתפזרת, ולכן החלטנו ללכת לישון ולראות מה יקרה למחרת.

בזמן הזה, יום א' אחרי צהריים, לא היו טיסות מסחריות ולכן כמעט לא הייתה תחבורה לעיר. בסוף בקשנו משוטר שהיה במקום שיזמין לנו מונית גדולה (8 נוסעים), שלקחה אותנו לעיירה Alesund הנמצאת על אי אחר.

הדרך בין האיים מעניינת מאד, מרבית השנה הדרכים קפואות והים עלול להיות סוער, לכן בין האיים השונים, מחברות מנהרות, שחלקן יורדות לעומקים של 500-600 רגל בטווחים קצרים יחסית.

כאשר הגענו לשם התברר שרוב המסעדות בעיר סגורות ביום א' בערב ונאלצנו לאכול בנורבגיה Fast Food.....

היום החמישי 31/7/06 - היום השלישי של המטס

בבוקר התעוררנו ולשמחתנו ראינו כי מז"א נעים עם מעט עננות לא גבוהה, ולכן החלטנו לצאת מיד לשדה ולהתארגן לטיסה, וכך עשינו.

באנו, התארגנו ובדקנו שוב מז"א. הנתיב המתוכנן היה צריך להיות דרומה לאורך החוף ואז כניסה לדרום מזרח לכיוון Forde הנמצא יחסית בפנים הארץ ולא ליד פיורד.

היו חששות מסוימים שנגעו למעבר רכסי הרים, בשילוב התפתחות אפשרית של עננות, והפתרון שנבחר היה שנטוס יותר דרומה לכיוון Floro, ומשם מזרחה לכיוון Forde.

שי, שטס במטוס עם מכשור מלא ומהיר בהרבה, הוחלט שיטוס הרבה לפנינו, והוא ידווח על מצב העננות, ואם תהייה בעיה שי יסתובב לאחור וננחת כולנו ב- Floro, אחרת ננחת כמתוכנן ב- Forde. התכנון פעל באופן מושלם, שי דיווח שהכל נקי, ויוסי שהיה קרוב יותר לשי העביר את הדיווח לאחור לחיים.

במבט לאחור שמחנו כי בחרנו בטקטיקה זו, הנתב כולו והשדה עצמו היו יפים ביותר, ובשילוב עם משחקי אור וצל מהעננים, לג זה היה אחד היפים.



הנתב כלל טיסה בכיוון כללי דרום עד לנקודה של כ- 10 מייל צפונית ל- Floro ושם פנינו לדרום- מזרח תוך חציית שתי פיורדים Fikefjord ו- Fordefjord עד לנקודה הנמצאת כ- 3 מייל דרומית לעיירה Forde לנחיתה בשדה בשם זה. בכדי להגיע ל- Forde נאלצנו בנתב הטיסה להיכנס לחלק ההררי של מערב נורבגיה ולטפס לגובה של עד 3500 רגל.



ב- Forde נכנסנו לשדות קפה ושוקו חמים בקפיטריה, וקיבלנו תזכורת שאנו לא על הירח בדמות מכונת שיקוף שנאלצנו לעבור בדרך לקפיטריה.

כיוון שרצינו, כהרגלנו, לעלות למגדל ולחלק מתנות, נאלצנו להמתין עד שתצא טיסה מסחרית מקומית. במגדל גם התעדכנו במצב מ"א להמשך הטיסה עד ברגן. כעבור חצי שעה יצאנו שוב לדרך לכיוון דרום עד שהגענו לקצהו הצפוני של הפיורד Osterfjord וטסנו לאורכו לכיוון דרום-מערב עד לקו החוף, שם פנינו דרומה כ- 15 מייל עד לשדה של Bergen.

Bergen הוא שדה בינלאומי פעיל ועסוק, וכך "נאלצנו" להמתין במעגלי המתנה, כשהפקח מכניס את שי לנחיתה מייד אחרי בואינג 737. הנופים עושים את שלהם וכאשר הפקח משחרר אותנו ממעגל המתנה, הדבר מתקבל ברגשות מעורבים....

בנחיתה כולם הופנו לאזור החניה המזרחי, שם פגשנו את Arne בעל הססנה 172, ולאחר החלפת חוויות טיסה והחזרת המטוס וכמובן צילום משותף, חברו אלפרד ויוסי לצ'רוקי 4 של חיים לטיסה חזרה ל- סטאוונגר, הנמצאת כשעה טיסה דרומה לברגן.

גם סטוואנגר הוא שדה בינלאומי עמוס, וגם כאן המתנו במעגלי המתנה, אולם כיוון שזה היה הלג האחרון, קיבלנו המתנות אלו בברכה ובירכנו על כך שחווית הטיסה בנורווגיה מתארכת עוד מספר דקות.



כאשר נחתנו בסטאוונגר חיכה לנו גם Vidar בעל המטוס צ'רוקי 4 של חיים, וגם במקרה זה נערכו שיחות על חוויות הטיסה, וזאת תוך כדי פריקת החפצים מהמטוסים והתארגנות לנסיעה למלון. במהלך השיחה עם וידר התברר כי הוא בנה מטוס מחומרים מורכבים, עם שני מנועים, קדמי ואחורי (Push-Pull) שנראה מאוד מיוחד והמגיע למהירות של 240 קשר, והתמונה המצורפת שווה אלף מילים.



אחרי מספר צילומים משותפים והחלפת כתובות, נפרדנו ממנו לשלום ונסענו למלון. בערב ערכנו ארוחה חגיגית, מיוחדת ומסכמת של פרק הטיסה בשיתוף עם ליידולף.

חוות הטיסה במטוס ימי

היום השישי 1/8/06

בשיחה יום קודם ביקש Arne המדריך ובעל המטוס הימי, שנגיע למעגן הטיסה בשעה 09:30. הגענו למקום הנמצא לא רחוק מקצה מסלול 11 של סטאוונגר, ולידו נמצא גם מוזיאון תעופה, אליו תכננו להיכנס לאחר סיום ההכנות ותחילת הטיסות. הדבר השתלב עם שעת הפתיחה של המוזיאון: 12:00.

אחרי המתנה קצרה הגיע ארנה ועזרנו לו להוריד את המטוס הימי למים. הכנת המטוס לטיסה כללה תדלוקו בג'ריקנים (ממש כמו בקניה- באמבוסלי).



במהלך הדברים התברר כי כמו דפית לשדה הקרקעי הרגיל יש דפית לשדה ימי, והדפית מכילה מסלולים המותאמים לשדה הקרקעי, וכי יש לבקש רשות המראה ונחיתה מהמגדל גם למסלול הימי.

כל אחד מהמשתתפים פרט לחני טס במטוס כחצי שעה.

במסגרת הטיסה, ניתנה הדרכה כיצד להסיע את המטוס לתחילת מסלול, כיצד להמריא וכיצד לנחות.

ארנה נתן לכל אחד לבצע תמרונים, ע"פ בטחונו האישי, כאשר המנוסים והאמיצים שבינינו ביצעו 2-3 נחיתות והמראות כמעט או לגמרי לבד.

הטיסה כללה המראה, טיסה לאחד ממפריצי החוף הסמוכים, הקפה אחת בהנחיית ארנה ולאחר מכן כל אחד המראות ונחיתות ע"פ רצונו. בסוף השיעור, טיסה למנחת, נחיתה, הסעה והיקשרות למזח.

החווייה של ההמראה והנחיתה בים היא חוויה שונה מחוויית הנחיתה על מסלול קרקעי, ויש מה קסם מיוחד, שלא ניתן להסבירו למי שלא חווה אותה.

כללי ההסעה הם משיכת הסטיק עד הסוף, כך שהחיכוך במהלך ההסעה יקטן, עקרון דומה חל גם במהלך ההמראה, כאשר ההמראה מחייבת 10 מעלות מדפים, ונחיתה יש לוודא כי ההצפה לא תהיה גבוהה והנגיעה במים תהיה חלקה עם הקצוות האחוריים של המגלשיים.

במקרה של רוח צד, הטכניקה דומה לנחיתה רגילה על מסלול, קודם עם המגלש לכיוון הרוח. הדבר הקריטי ביותר הוא שאין שלו ניתן לנחות בהחלקה, היות הדבר עלול להביא להתהפכות מיידית. במהלך הנחיתה יש לשים לב לגלים וזרמי מים שנוצרו ע"י כלי שיט, ולהעדיף מים רגועים ועם אין ברירה לנחות במקביל לגלים/זרמים. בהסבה למטוס ימי בנורבגיה דרושים 10 שעות לפחות ומבחן עם בוחן.



במהלך ההמתנה לטיסה במטוס הימי, בילינו כולנו גם בסיור במוזיאון התעופתי.

נקודות נוספות הנוגעות לטיסה

מזג אוויר וראות

בכלל במשך כל תקופת הטיול, החלק האווירי והקרקעי, היה מז"א קיצי עם טמפרטורות של 21-24 מעלות צלסיוס.

בחלק מימי הטיסה הייתה עננות כאשר בסיס ענן היה בין 2500-3500 רגל, ורק במשך מספר דקות במקרים שונים ירד גשם במהלך הטיסה, דבר שלא פגם בנוף ובחוויות הטיסה, והראות הייתה עד למרחק של 10 ק"מ.

בכל שדה ניתן לקבל מהבקר במגדל תחזית מז"א או אפשר לגשת בחלק מהשדות לחדר טייסים בו יש מחשב, מדפסת ופקס וניתן להוציא תחזית מאתר המיועד לכך בנורבגיה, ו/או להתקשר למספר טל' 55236750 ולקבל מידע על מז"א בע"פ או ב- SMS לטלפון נייד.

אור יום היה משעה 05:00 ועד ל- 21:00 לערך, לאחר מכן עד 23:00 כמו שעות בין ערביים.

בטיחות בטיסה

אין חובה להגיש מירשה בנורבגיה לטיסות VFR פרט לאזורים מהסוג C ו D וגם בהם לא צריך מירשה מתחת 3000 רגל, אך חייבים לציין זאת לבקר המגדל כבר בהתחלה ולהגדיר את יעד הטיסה, אך במידה וצריך להגיש, למשל עם רוצים "עוקב אחרי", ניתן לעשות זאת באמצעות האינטרנט או בטלפון 66792530.

כאשר טסים מספר מטוסים ביחד ניתן לטוס במבנה, אך צריך לאמור זאת לפקח כבר בעת קבלת אישור ההתנעה, והדבר חוסך דברת מיותרת עם המגדל ביציאה מתחומי ה- CTR של השדות או בכניסה אליהם.

במהלך הטיסה בפירדים צריך להיזהר ממכשולים של חוטי מתח גבוה המתוחים בין גדות הפירדים, והמסומנים על המפה.

בחלק המרכזי של הפירוד חוטי החשמל יוצרים בטן קעורה, כך שבנקודה זו גובה המכשול נמוך מצדי הפירוד, ולכן כדאי לטוס במרכז הפירוד.

במקרה שלנו, כללה ההכנה מעבר מפורט על כל מכשול, המצוין בבירור על הדפיות הנורווגיות, ובנוסף בטיסת מבנה ברגע שהראשון זיהה את המכשול, הוא מעדכן את השאר.

שדות תעופה ושירותים נלווים

בכל אחד משדות התעופה יש אמצעי כיוון, איתור וקשר כלשהו NDB ו/או VOR ובחלק מהם גם DME.

ישנן מספר שדות שאין בהם בקר במגדל, וכמו אצלנו במנחתים, יש נציג האומר מהו המסלול בשימוש ומהי מהירות וכיוון הרוח (AFIS), כל היתר הוא באחריות הטייס.

את כל הפרטים על שדות התעופה ונוהלי כניסה ויציאה ניתן לראות באתר שנרשם בתחילת הכתבה.

הטיפול בטייסים פרטיים בכל שדות התעופה הוא באמצעות גוף הנקרא Avinor.

בחלק משדות התעופה יש אדם המכווין את הטייס למקום החניה.

תדלוק המטוסים נעשה במספר אופנים וע"י שני חברות דלק, מה שמחייב שיהיו במטוס 2 כרטיסי אשראי ושתי מפתחות מיוחדים לביצוע התדלוק, כאשר בחלק מהשדות התדלוק הוא עצמאי, בחלק

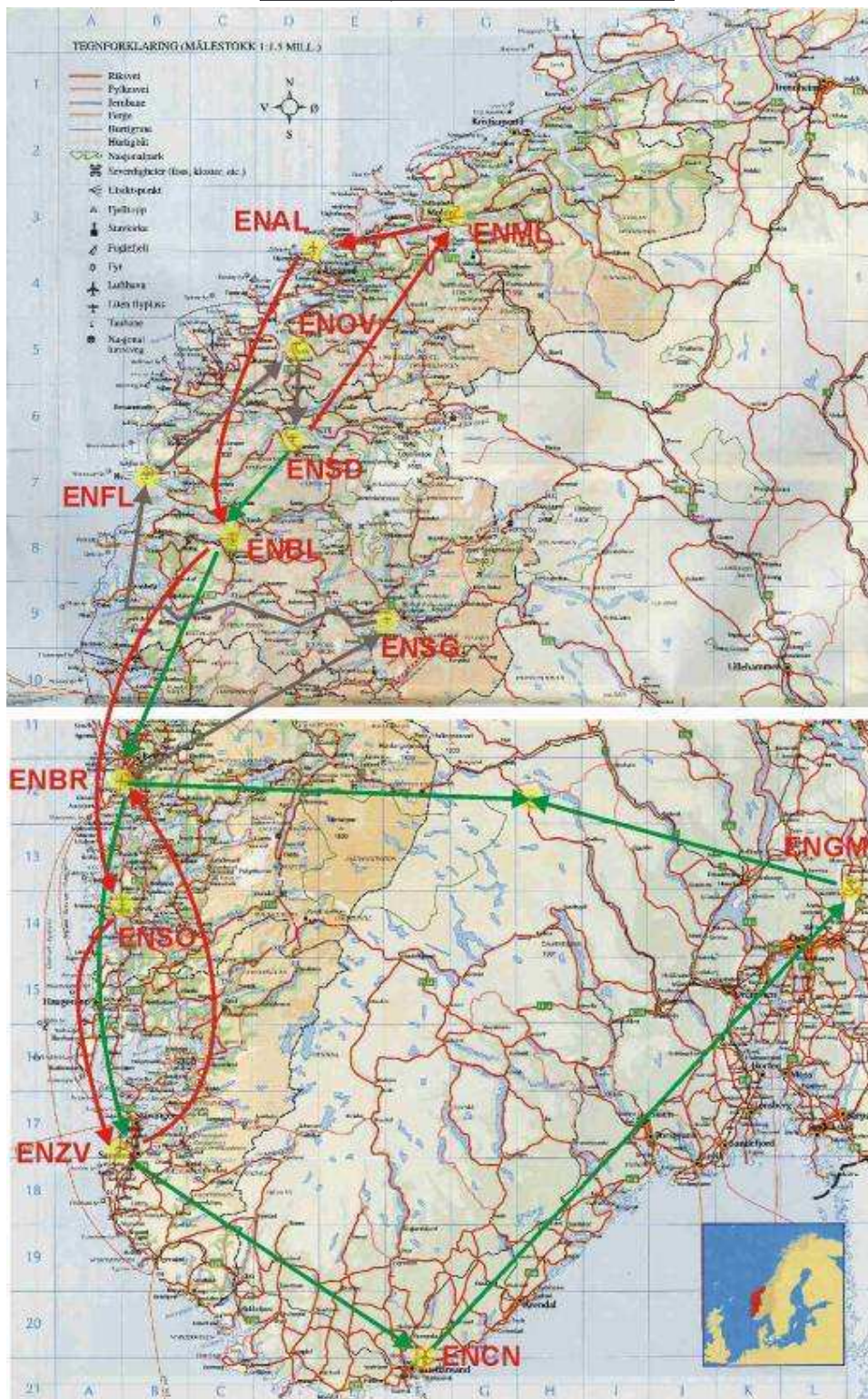
ע"י מתדלק מקומי בתחנה קבועה ובחלק ע"י מכלית תדלוק.

נכתב ונערך ע"י

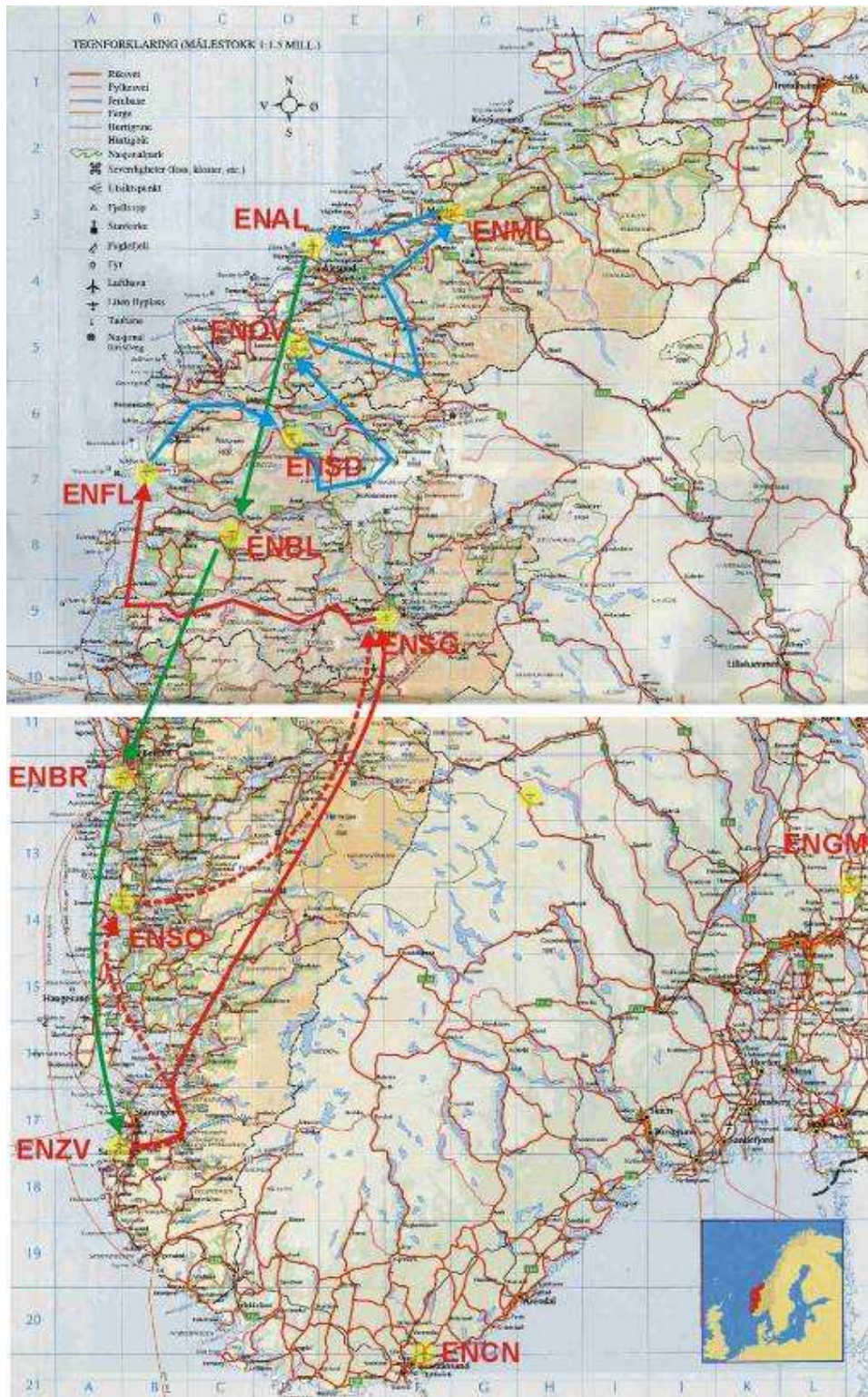
לוי יוסי

בסיוע של שי פופר ואלפרד פרויליך

מסלול הטיסה בתכנון הראשוני



מסלול הטיסה הסופי שבוצע רובו ככולו





מסלול זה בוצע אחרי 5 ימי שהות בנורבגיה ומתוכם שלושה ימי טיסה

המסלול הקרקעי

ככלל אין דמיון בין המסלול הקרקעי הראשוני שגובש לבין זה שלגבי הוחלט וסוכם בסופו של דבר, וזה האחרון עבר מספר שינויים קלים במהלך הנסיעה, בעיקר בגלל לוחות זמנים שהשתבשו או עקב אירועים שלא היה לנו שליטה עליהם.

בתכנון המקורי/ראשוני היינו אמורים להתחיל את הטיול הקרקעי מ- Stavanger, נסיעה במעבורת ורכב לצוק ב- Preikestolen ומשם צפונה לכיוון Flam.

לאחר שהתברר כי בתכנית זאת נפסיד למעלה מחצי יום על נסיעות ועליה לצוק, וכמו כן שניתן לחסוך בעלויות אם יבוצע שינוי נקודת היציאה למסלול הקרקעי, שכנע יוסי את שי לשנות את מסלול הטיסה מסטאוונגר צפונה, כך שאת הצוק נראה מהאוויר, ואת המסלול הקרקעי נתחיל מברגן. עלות טיסה לברגן בטיסה מסחרית 249 קרונות לאדם, זולה באופן משמעותי מיום שכירות של מיניבוס, העולה כ- 7500 קרונות לכולם.

כך גם יכולנו להאריך את המסלול הקרקעי לכיוון צפון, מבלי להאריך את מספר ימי הטיול הקרקעי.

היום השביעי 2/8/06

יצאנו מהמלון לשדיית ב- SOLA (Stavanger) לטיסה מסחרית פנימית ל- Bergen, כאשר את כרטיסי הטיסה הזמנו יום קודם דרך האינטרנט, בסיוע פקידת הקבלה של המלון.

בחרנו בטיסת בוקר מוקדמת שהייתה זולה ב- 2/3 ממחיר טיסה רגילה לאותו יעד.

כאשר הגענו לברגן חיכה לנו נהג המיניבוס, גיון, בהופעה מאוד לא מכובדת, חולצה פתוחה ולא מגולח, מכנסיים קצרים וסנדלים, וכנראה זה היה אות האזהרה הראשון לבאות.

התארגנו ברכב ויצנו לדרך לכיוון הרכבת של Flam כ- 3 שעות נסיעה מהשדה, וזאת במטרה להגיע לרכבת היוצאת בשעה 12:40, אלא שתוך כדי הנסיעה התעקש הנהג להסדיר קודם את התשלום עבור המיניבוס, מה שיצר עיכוב של כ- 15 דקות תמימות.

יצאנו מברגן על כביש E16 לכיוון כללי צפון מזרח, תוך חציית עיירה בשם Voss שלא התעכבנו בה, ומעבר במנהרות רבות חלקן ארוכות מאוד, אך כמובן לכל כניסה יש גם יציאה, אבל למי שיש קלסטופוביה מוטב שלא ייסע לנורבגיה.



הגענו לפלאם כאשר הרכבת עמדה לצאת, אך עקב העיכוב שצינתי קודם, לא הספקנו לרכוש כרטיסים לעלות לרכבת זאת בזמן, ולכן נאלצנו להמתין עד לרכבת הבאה - בשעה 13:40, ואת ההמתנה הזו ניצלנו לסעוד את לבנו.

הרכבת מ- Flam נוסעת לעיירה בשם Myrdal, תוך טיפוס וחציית נופים מרהיבים ומפל אחד שוצף וגועש במיוחד: בו הרכבת גם נעצרת למספר דקות, והנוסעים יורדים לחזות בנוף הנשקף ומתקבלים במוזיקה וריקודים של מספר רקדניות ליד המפל, מראה מיוחד לכל הדעות.



הנסיעה ברכבת בכל כיוון אורכת כ- 45 דקות, כך כאשר מגיעים ל- Myrdal חוזרים באותו ציר עד ל- Flam. אל דאגה: לא משעמם לראות את אותו נוף מזוויות שונות. היינו אמורים לחזור מ- Flam ל- Gudvangen ולקחת משם מעבורת ל- Kaupanger תוך כדי שייט בפיורד צר וארוך בשם Naeroyfjord בהמשך לפיורד יותר רחב בשם Aurlandsfjord ואחריו פיורד רחב במיוחד בשם Songefjord. 3 הפיורדים הללו היו חלק מנתיב הטיסה שלנו ביום הראשון. בפועל עקב הסטייה בלוח הזמנים ואי היכולת להגיע במועד למעבורת הנ"ל היוצאת בשעה 14:30, נאלצנו לוותר על המעבורת, ולכן המשכנו בכביש 50 ו- E16 לצפון מערב לכיוון Kaupanger. בעיירה Aspevik לקחנו מעבורת קצרה לחציית הפיורד בדרך ליעד.



כאשר חלפנו את קופאנגר בכביש 5, הייתה התלבטות האם לעלות ולראות את השדה של Songdal בו נחתנו ביום הראשון לטיסות או להמשיך הלאה לעיירה בשם זה, והחלטה הייתה להמשיך, חלפנו את סונגדל לקראת יעד הלינה שלנו ב- Hornindal. דרך אגב, חלפנו מעל Hornindal בטיסה ביום השני, ובדרך למלון חלפנו גם על הכניסה ליעד הביקור של הבוקר שלמחרת: קרחון Briksdal. אחרי יום ארוך ומעיף הגענו למלון, ואחרי התארגנות קצרה התכנסנו לארוחת ערב, שבמהלכה גילינו 2 דברים, האחד: שהמלצר הוא בחור נחמד המוכן לסייע ולעזור לנו בכל דרך, למרות הויכוח עם הנהג שהוא היה עד לו.

והשני: שהנהג של המיניבוס שלנו, אינו מאוהבי ישראל, בלשון המעטה, ויותר מכך הוא אינו מוכן להקשיב להגיון הבריא או להסברים והנימוקים מדוע ישראל פועלת כפי שהיא פועלת או למה חייבת לפעול כך. הדברים הגיעו עד כדי התבטאות גסה של הנהג כלפינו, ורק דרישה מהנהג לסיים את השיחה עמו בנושא, מנע את המשך ההתדרדרות. התנהגות זו הייתה האזהרה השנייה לעתיד לקרות למחרת היום.

היום השמיני 3/8/06

ביום המחרת יצאנו לדרך בבוקר, תוך התעלמות מהנהג על פי החלטה שהתקבלה ערב קודם. היעד הראשון היה קרחון Briksdal, וכשאר עליו התברר כי העלייה לקרחון נמשכת כשעה, ויש שני מסלולי טיפוס, התלול והקצר, המתון והארוך יותר. כמו כן קיימת אפשרות לעשות חלק ניכר מהדרך באמצעות טרקטורונים. למעט משפ' נבות ואלפרד, החליטו כולם לעשות את הדרך רגלית במסלול המתון והארוך. יוסי שילב גם ספורט אתגרי והחליט לעשות את מירב הדרך בריצה קלה, תוך כדי שהוא נאחז בטרקטורון להתגבר על המסלול המשופע. בדרך לקרחון חוצים גשר מעל הנחל שלתוכו נשפך מפל אדיר ומרהיב, המרטיב כל אחד המנסה להמשיך את דרכו הלאה לקרחון.



כאשר הגענו לקרחון, התברר לנו כי הוא נסוג במידה רבה ביחס לשנים קודמות, כמו רוב הקרחונים באירופה. למרות הכל המראה היה יפה, במיוחד בשבירת קרני השמש על הקרחון והצבעים הנוצרים עקב כך.



כמובן שהדרך חזרה קלה יותר ולא פחות יפה. באזור החניה ישנו מזנון המאפשר התרעננות והתרענות למי שצריך.



בסיום פרק הקרחון יצאנו צפונה לכיוון Olden ו-Stryn ומשם המשכנו מזרחה בכביש 15 לאורך הגדה הדרומית של אגם Strynvatn, באזור אגם Langevatn פנינו לצפון- מערב לנקודת תצפית הנקראת Dalsnibba ממנה ניתן לתצפת על הפסגות שמסביב ועל העיירה Geiranger הנמצאת משם כ- 5 מייל בקו אווירי, עיר שטסנו מעליה ביום השני של הטיסות. כולנו הסכמנו שאילו היינו יודעים על נקודה זו מבעוד מועד, היינו משלבים אותה בנתיב הטיסה, כי היינו כל כך קרובים. אחרי התצפית ירדנו בכביש מפותל ויפה במיוחד לכיוון העיירה Geiranger תוך תצפית על מפלים רבים היורדים מימין ומשמאל.

כאשר הגענו לעיירה בשעה 1700 לערך, התברר כי הנהג אינו רוצה להמשיך לנסוע בטענה כי הוא ער מספר שעות רב, וכי שארית המסלול המתוכנן יארך כ- 4-5 שעות והוא לא מחויב לנהוג יותר מעוד שעות נוספות. במהלך הדברים התברר לנו כי המלון שהוזמן על ידו מבעוד מועד נמצא בעיירה Hellesylt הנמצאת במרחק כ- 10 מייל מזרחית לעיר, בקצה פיורד הנקרא Geirangerfjord שטסנו לאורכו ביום השני לטיסות, וכי המעבורת האחרונה ל- Hellesylt מ- Geiranger (שלא הייתה בתכנית הטיול המקורית לאותו יום), יוצאת כחצי שעה אחרי הגעתנו לעיר, ולא ניתן לבטל את ההזמנה לחדרים במלון ללא קנס כבד.

מה שהנהג שכח לספר לנו, הוא כי ניתן להגיע למקום הלינה מצפון דרך Stranda, שם יש מעבורות ל- Geiranger עד שעה 2300 לערך. בליית ברירה נאלצנו לוותר על מרבית המסלול לאותו יום, ולשוט במעבורת.

השיט היה יפה כשלעצמו, והיה נחמד לראות את הנוף הנשקף ולהשוות אותו לנוף שראינו בפיורד זה מהמטוסים כמה ימים קודם לכן. אחרי שיט של כ- 40 דקות חשבנו שהגענו לחוף מבטחים, אלא שכאן חילתה לנו הפתעה באירוע שכולנו רוצים לשכוח.

התקרית שכולנו רוצים לשכוח

בזמן השיט במעבורת, הרכב נמצא בסיפון הרכבים והנוסעים עולים לסיפון העליון לתצפית או יושבים בקפיטריה. בעת עגינת המעבורת רוב החבורה הייתה כבר ברכב, וחסרה רק רינה.

הנהג שהיה חייב לצאת מהמעבורת נסע ויצא ממנה, ואחרי מספר מטרים עצר, אולם היות והמלון היה ממש קרוב למקום עצירתו והיה במקום גם חנייה הוא החליט להמשיך לנסוע עוד מספר מטרים קדימה מבלי לחכות לרינה. בעלה, משה שלא ידע על כוונות הנהג, צעק לעברו לעצור, היות וחשב שהוא מתכוון להשאירה במקום, הנהג במקום לעצור ולנסות ולהסביר את מעשיו המשיך הנסיעה עד החנייה, ואילו משה ניסה לפתוח את דלת הרכב בכדי לרדת ממנו. הוא עשה זאת ממש לפני העצירה המלאה של הרכב, אך מבלי שהוא היה בתנועה. הנהג שכעס על מעשיו של משה, והיה מחומם מדבריו הנכונים של משה ערב קודם לכן, ומהתעלמותו ממנו במהלך היום כולו. הוא ירד אל משה ותפס אותו בזרועו, תוך דברי איום שהוא יחזור לאוסלו ברגל. משה ניסה לשחרר את זרועו מידי של הנהג, ואף הצליח, אולם הנהג בכעסו על כך הכניס למשה אגרוף בפניו והפילו לקרקע, זאת למרות היות משה אדם מבוגר ונכה צ.ה.ל.

כמובן שכל יושבי הרכב ירדו מיד מהרכב לסייע למשה ולהבטיח כי הוא לא יותקף שוב. שי אף רץ לרכב והספיק לצלם את הסצנה בעוד משה על הקרקע, כמוהו עשו גם האחרים. על השתלשלות העניינים מרגע זה ואילך, חבל להתעכב.



עירבנו את המשטרה ופקידות המלון עשו כל שניתן כדי לסייע. למרות שהיינו מזועזעים, לא נתנו לעניין להרוס לנו את הערב, ובעיקר משה החזיר אותנו בהקדם למסלול של הנאה.

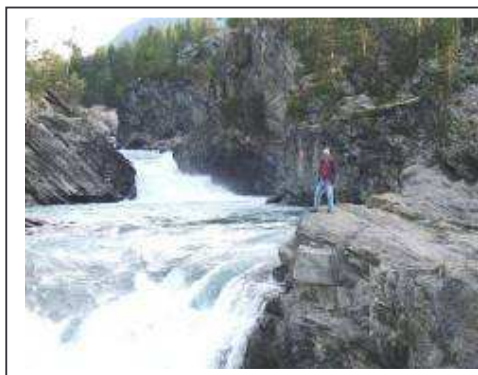
היום התשיעי 4/8/06

הבוקר הזה החל בידיעה ברורה שקיבלה החבורה לא להמשיך את מסלול הטיול עם הנהג הנוכחי, ובלואת ברירה להשכיר רכב לנהיגה עצמית. במקביל לניסיונות להשיג רכב חליפי לנהיגה עצמית, נעשה ניסיון מול החברה של הנהג להשיג נהג אחר או רכב אחר, אלא שהתברר שהעניין מורכב יותר ואין סיכוי לכך. התפצלנו וביעילות רבה טיפלנו בהשגת רכב חליפי, ובמקביל צוות שני עסק בכתיבת האירוע והעברתו למשטרה ולשגרירות הישראלית. עד הצהריים כבר עמד לרשותנו רכב אחר ויכולנו לצאת לדרך כמתוכנן. הוחלט כי בתחילה אנו משלימים את מה שהחסרנו יום קודם, ורק אחר כך נמשיך במסלול הרגיל, החלטה שהתגלתה כנכונה.

יצאנו מ-Hellesylt צפונה על כביש 60 ל-Stranda, עברנו במעבורת ל-Liabygda, ומשם בנסיעה מזרחה לאורך הפיורד Nordalsfjord הגענו עד העיירה Vaildal, משם פנינו לצפון- מזרח ואחר כך לצפון על כביש 63 לכיוון דרך "הטרולים" המסתיימת בעיירה Andalsnes, אחרי נסיעה בדרך הטרולים שהיא דרך מעניינת בנוף השונה מהנוף שראינו קודם. חזרנו באותה דרך דרומה עד Vaildal. חצינו במעבורת מ-Linge ל-Eidsdal, והמשכנו דרומה בכביש 63 לכיוון דרך "הנשרים" הנמצאת מצפון ל-Geiranger, שגם היא דרך מפותלת היורדת מההר לעמק וממנה נשקף נוף מרהיב. בנסיעה דרומה אחרי דרך הנשרים, חצינו את העיירה, חצינו את נקודת התצפית שהיינו בה יום קודם,



והמשכנו מזרחה על כביש 15 לכיוון העיירה Lom, במגמה למצוא לינה בעיירה Bismo. במהלך הנסיעה יוסי זיהה מלון קטן והחליט לבדוק באם יש בו מקום לינה, ולהפתעתנו גילינו מציאה.



המלון ישב על מפל בשם Pollfoss וזה גם שם המלון, שבעליה היא נוצרייה ומשפחתה שהם אוהבי היהודים, שקיבלה אותנו בזרועות פתוחות, ואף שיכנה אותנו בקומה נפרדת מיתר כל האורחים. למרות השעה המאוחרת 22:00 היא הציעה להכין לנו ארוחת ערב מיוחדת, רק לנו, והארוחה הייתה לא פחות טעימה ואסטטית מהמלון. בזמן שנדרש להכין את הארוחה, יצאנו לטייל לאורך המפל והנהר הנמצא בגב המלון, וביער המקיף אותו.

היום העשירי 5/8/06

אחרי לינה טובה וארוחת בוקר מרעננת, נפרדנו פרידה מרגשת מבעלת המלון, שכללה כרגיל חלוקת מתנות הדדית.



יצאנו לכיוון אוסלו. בתחילה נסענו מזרחה כ- 15 מייל עד עיירה Lom ושם פנינו לדרום-מערב על כביש 55, עד לשמורת הטבע Jotunheimen, בעיירה Turtagro פנינו דרומה בכביש צר Ovre החוצה את השמורה ושמסתיים בעיירה תעשייתית בשם Ardal.

בדרך לפני הפנייה ל- Turtagro בקרנו באתר Sagasoyla hotel שיש בו עמוד קישוט בגובה של כ- 40 מטרים לכבוד החוקה של נורבגיה.

הכביש היורד לעיירה טובל בירק ועם נוף מהמם, כאשר בחלקו הוא כה צר, עד ששני מכוניות להסתובב בו בו-זמנית בפניה, ויצא לנו שבסיבוב אחד נאלצנו לנסוע לאחור בכדי לאפשר לרכב שהגיעה ממול לעבור.

גם הבלמים עבדו קשה בירידה והודיעו לנו על כך במחאה ריחנית...

המשכנו בכיוון כללי לדרום-מזרח על כביש E16, תוך כדי נסיעה בנופים ירוקים ולאורך נהרות ואגמים שונים עד שהגענו לקראת ערב לאוסלו.

לאחר ביצוע הכנות ליום המחרת, יום הדאיות, יצאנו לעיר העתיקה לסעוד את לבינו.

התחושה, בניגוד ליתר הטיול, הייתה אי נוחות, היות והוזהרנו על ידי השגרירות לשמור פרופיל נמוך, ולא להתקרב להפגנת המונים נגד ישראל, שנערכה מוקדם יותר באוסלו.

כל הזמן הסתכלנו סביב (כיות לטייסים), ורק לאחר ישיבה של מספר שעות על סיפון מסעדה צפה, דעכה הרגשת אי הנוחות.

יום הדאיות

היום האחד-עשרה 6/8/06

יום זה מוגדר כיום דאיה: לאחר 3 ימי טיסות בארץ הפיורדים, ולאחר יום טיסות במטוס ימי, טיילנו במשך 4 ימים בעיקר באזורים בהם טסנו, ולא נותר אלא לסיים את הטיול ביום דאיה.

נסענו מאוסלו דרומה לעיירה Dramman – כשעה נסיעה, המועדון נמצא בשדה דשא הנקרא Hokksund, השדה מוגדר ב-GPS בבסיס הנתונים של Jeppesen כ- ENHS : Private airport.

למעשה זוהי רצועת דשא שנשכרה מחקלאי על ידי מועדון טיסה דרמן נורבגיה, וזה לא מפריע להם להקים במקום הנגרים ולאחסן בכבוד את הדאונים והמטוסים שלהם.

בנוסף, קיים כמובן מבנה המשמש למשרדים, חדר תדריכים, כיתת לימוד וכמובן קיוסק בו ניתן לקנות אוכל ושתייה.

התקבלנו בכבוד וחיים לא בזבז זמן והחל לטפל במטרתו השגת מידע על אופן ניהול קורס הדאיה בנורווגיה.

לאחר כמה דקות הגיע דואה בן 15 שלזכותו 19 זינוקים וכנראה יבצע היום סולו (אכן ביצע בסוף היום). (בישראל אגב גיל המינימום הוא 17, וממוצע הזינוקים פי 10 עד 20...).

הכבוד לו זכינו, לא שינה אגב, את תוכניותיהם והם לא שינו את תור ההמראות.

לאחר שהמדריך האחראי סיים להסביר לחיים על תכנית העבודה שלהם, הוא הוציא, דאון נוסף, רחץ אותו (...). והתחיל להטיס אותנו אחד אחרי השני. לדעתי כך צריך להיות.

הדאון מסוג K13 שבו דאינו סיפק את הסחורה, דאון טוב יחסית אם כי ברמה נמוכה יותר מהדאונים במגידו, ונמוכה משמעותית משני הדאונים האחרים שפעלו בשדה.

ביצענו בו גרידה ל- 700 מטר, חיפוש תרמיקות ולבסוף טיפוס לגובה של כ- 1800 מ' תוך העזרות ב-Ridge.



הנוף, כמו בנורווגיה: אגמים, נהרות ויערות, האוויר נקי ושקט, אין שרפות יער עקב נפילת קטיושות ודרך אגב הטמפרטורות החמות שהיו, היו החמות ביותר שנרשמו בנורווגיה במאה השנים האחרונות, ואנחנו זכינו מכך.

גם כשמחליטים לנחות עקב התחשבות באלו שעדיין לא טסו, הדאון לא ממש רוצה לרדת.

תוך כדי המתנה על הקרקע, פתאום נשמע רעש מוזר, הקול המוכר של מנוע Rotax, וכאשר מסתכלים לכיוון הרעש משפשים עיניים ורואים, סירת גומי מסוג זודיאק, עם 3 גלגלים, כנף דלתא מעליה ומנוע ופרופלור באחוריה, ממריאה תוך נפנוף שלום לצופים.

לא עובר זמן רב ורעש שונה לחלוטין מופיע בשמיים ומבט למעלה מחייב שפשוף עיניים נוסף כאשר רואים מטוס דו כנפי מדגם Tiger-Moth בן כ- 80 שנה, נכנס להקפה ונוחת, שלאחר מכן יבצע מספר הקפות Touch & Go וייעלם לקראת סוף היום.

מצטלמים עם ה-Tiger-Moth, נהנים מהגרירות והנחיתות, נהנים לראות את המדריכים יושבים כשעה שלמה עם החניכים לפני ההמראה, בודקים את ספר הטיסות של כל חניך ומבצעים תדריך מקיף ומסודר.



בזמן ההמתנה לטיסות ניגשים אלינו טייסים שונים ומדברים על הטיסות וגם על המצב בישראל, ואגב בנושא ישראל: שוב ושוב חוזר הסיפור: המידע הקיים אצלם חד צדדי מאד ומוזן מה-CNN וה-BBC. כאשר אנו מוסרים מעט מידע – התגובה לרוב: מדוע אתם לא מספרים את זה לעולם!! מי שמתעניין מקבל מתנה צנועה: סיכה ומדבקת אגודת התעופה הכללית הישראלית. המדריך האחראי קיבל גם כובע וחולצה של האגודה.

הרגשת הכיף נפגמה רק עקב העובדה שיוסי לא איתנו, ביום הקודם בלילה נפרדנו ויוסי יצא ליומיים בשווייץ לבקר את הבן שלו, בדרך הביתה.

בסוף היום עוד מספיקים לראות דאון מתקדם נוחת בעזרת מצנח זנב. נפרדים לשלום מהמארחים המנומסים (והנחמדים?) עם תחושת סיפוק.

כדי להודות אישית לאיש שעזר לשי מאד בארגון מטס – Ottar, יו"ר אגודת התעופה הכללית הנורווגית, נסענו שעה נוספת דרומה וכשלוש שעות בחזרה צפונה, למרות הידיעה שניכנס לפקקי התנועה הכבדים של סיום החופשה המרוכזת של נורבגיה.

כאשר פגשנו אותו, הזמנו אותו לארוחה, מסרנו לו מתנות לרבות דגלוני המטס, ולא הזכרנו אף במילה אחת את התקרית עם הבן שלו מספר ימים קודם לכן, והאם הצלחנו להסיט אותו מרצונו לנסוע ולבלות חופשת חורף בשארם-א-שייח ולהחליפה באילת, ימים יגידו.

אינני יודע אם Ottar הוא חובב ישראל, אבל הוא מנומס וחביב ואם נרצה עזרה בעתיד בארגון מטסים נוספים – נראה שניתן יהיה להיעזר בו שוב.



החזרה הביתה 7/8/06 – היום השתיים עשרה

היום האחרון, כמו תמיד יש בו רגשות מעורבים: מצד אחד, הנה הכיף עומד להסתיים וחוזרים לשגרה, ומצד שני: הגעגועים הביתה למשפחה ולחברים כבר מורגשים, בעיקר בתקופה בה היציאה הייתה מלווה ברגשות אשמה המדינה במלחמה ואנו יוצאים להנות.

קמנו (לשם שינוי) בשעה סבירה ואכלנו ארוחת בוקר בנחת. חלקנו כבר צמצמו בארוחת הבוקר לצורך ההכנה לחזרה למימדי אכילה סבירים.

בשעה וחצי מתום ארוחת הבוקר עד היציאה מהמלון, עדיין הספיק שי לערוך סיור ברחובות מרכז העיר (ולא מצא את חנות הספרים/מפות שחיפש).

הדרך לשדה – כמו נורווגיה כולה – ירוקה, יפה ומשולטת היטב.

הטיסה ב Lufthansa עברה בלי שהטייס יעשה טעויות משמעותיות. נחתנו בפרנקפורט לחצי יום של כיף, ו-2 חמודות ישראליות ששמעו אותנו מתלבטים לאן לנסוע, הדריכו אותנו לפסטיבל נחמד על גדת נהר Main, שם בילינו חצי יום נחמד. חזרנו לשדה וטסנו לארץ, כמו ביציאה – Airbus 340-600 שניצל את רוב המסלול בפרנקפורט וגם כ-2/3 ממסלול 12 בנתב"ג, אבל לא עשה טעויות משמעותיות בדרך.... וכדי למנוע מאיתנו לחשוב שאנו בנורווגיה רחמנה לצלן, אז בנתב"ג יש את התור ל- Duty free אבל גם יש עוקף תור, וגם המזוודות של חיים הגיעו אליו רק למחרת במונית.... כמובן שמתחילים לספור את הימים למטס הבא שיהיה אולי בקרוב.....

נדיבות ומוכנות לסיוע

- בכלל, באופן מוזר ביותר, מרבית נותני השירות בנורווגיה חושבים שתפקידם לשרת את לקוחותיהם. הנדיבות והנכונות לסיוע של הנורבגים בעיקר בתחום התעופה, אך לא רק, באה לביטוי במספר דברים, ולהן מספר דוגמאות:-
1. ויתור המדריך הראשי של המועדון ב- Stavanger על השכר המגיעה לו עבור שעות הטיסה שביצע עם שי וחיים.
 2. מוכנות הפקח במגדל ב- SOLA להודיע לבעל המטוס בברגן כי אנחנו בדרך אליו, לאור פנייה של ליידולף, היות ושכחנו לעשות זאת לפני ההמראה.
 3. בעל הססנה ב Bergen מסר את מפתחות המטוס שלו רק על סמך השיחה עם Leidulf והמכתב מרישוי צוותי אויר אצלנו, בלי לבקש אפילו הקפה אחת במקום.
 4. מוכנות צוות השדה ב- Floro להישאר אחרי שעות הפעילות ולהמתין עד שנגיעה לנחיתה, ולמחרת היום נכוונתם להסיע את חיים לעיר לצורך איתור ורכישת נוזל בלמים למטוס.
 5. שוטר ששאלנו היכן ניתן למצוא מונית Vigra, לא נח עד שהשיג לנו מונית מתאימה, ונהג המונית לא נס עד שמצא לנו מלון. התחושה אכן שכולם רוצים לעזור ולסייע.
 6. הנכונות של ליידולף, יו"ר המועדון התעופתי ב- Stavanger
 - א. לקבל את הכסף המגיעה לו באיחור של מספר ימים, היות ולחלק מאתנו לא היה כסף מזומן, תוך הרגשת ביטחון שנעמוד בדברתנו להעביר לו את המגיע לו בהעברה בנקאית.
 - ב. להגיע לשני מפגשים שערכנו בערב, למרות שכל נסיעה כזו מביתנו לסטאוונגר נמשכת מעל חצי שעה.
 - ג. להסיע חלק מאתנו ברכב שלו למקומות שונים, למרות שהוא לא היה חייב לעשות זאת.
 - ד. לעזור לנו לפתור בעיות קטנות, כגון השגת מפות תעופתיות של נורבגיה או לקשר אותנו עם אנשים שונים.
 7. נכונות בעלת המלון ב- Pollfoss לשכן אותנו בקומה נפרדת, והכנת ארוחת ערב במיוחד בשבילנו למרות שהמטבח כבר היה סגור.
 8. נכונות המלצר ב- Hornindal לעזור לנו בעצה על אתרים ששווה לראות, למרות שהיה נוכח בדין ודברים שהיה בינינו לבין הנהג, בהקשר לגיטימציה שלנו לעשות את הפעולות שעשינו בלבנון, וניסיון של הנהג להתלונן בפניו על כך שהרחקנו אותו מהשולחן.
 9. קבלת הפנים וסבר הפנים היפות שזכינו לה מאנשי קלוב הדאיה ב-Hokksund על יד Drammann.

כתב וערך
יוסי לוי

בסיוע שי פופר ואלפרד פרויליך

המסלול הקרקעי שתוכנן ובוצע ברובו

