



## מטס אדריה 2014 - יומן מטס

שי פופר

כבעבר, יזהר פרסם את יומן המסע, וכבעבר הכל כתוב בטוב טעם, כיף לקרוא. תודה ליזהר על הסיכום היפה וגם על הפירגון. ובעיקר תודה ליזהר וחנון והגר ולכל המשתתפים שעזרו להעביר את המטס בכיף.

קטונתי מלהתחרות ביזהר, אבל יגאל מירב דוחק בי, ולכן אוסיף את התוספת הקטנה שלי לגבי אותם הקטעים שיזהר לא היה בהם.

ההכנות כרגיל ארכו חודשים רבים, בהם נעשתה עבודה עצומה. בין היתר הוכן ספר הכולל המון מידע: 135 עמודים מפורטים עם דפיות, נתיבים ותכניות. הרהורים לגבי הספר – בהמשך. וכרגיל עד הרגע האחרון דברים נפתחו נסגרו והשתנו עד כדי כך שלמרות שזה נראה סגור שבועיים לפני המטס, שדה הנחיתה בווציה לא נסגר מספר ימים לפני המטס והחנייה בשדה הבינלאומי של סופיה אושרה רק ערב המטס.

נתחיל מהסוף: המטס היה מצוין.

המטס הזה התאפיין במזגי אור, הבאת הנושא של תדריכים ותחקירים לרמות גבוהות מאד, התגברות על בעיות שונות לרבות בעיות טכניות, שינויים מתבקשים בתכניות והמון כיף. לדעתי בשלב מסוים התגרנו מדיי במזל. היה לג אחד מפחיד. ואז עצרנו, לקחנו צעד אחורה, עשינו תחקיר מעמיק, תדריך יסודי וקיבלנו החלטה להעלות את רף הבטיחות עוד יותר.

כמו שאמרתי בתחקיר: ההחלטה להציב את 9 התנאים ליציאה למטס, לא רק נכונה, אלא שנגביה את הרף לפטורים מסעיפים כאלו ואחרים.

מאד שמחתי שיזהר כתב בסיכום שלו שהגיע גם כן למסקנה הזאת.

הבעיות החלו כבר בלג הראשון.

עוד טרם היציאה התבשרנו שרודוס לא מוכן לקבל אותנו. אפילו לא לתדלוק. לחלק מהמטוסים זה חייב תדלוק בפפוס, ועשיית הערב הראשון בסאמוס. בדיקת מזג האוויר בסאמוס הפתיעה לטובה, רוח מסלול כ 15 קשר: ממש כלום במונחי סאמוס. סאמוס אושר. למטוס שלנו הייתה תקלה ומנוע גמגם קצת אחרי קוס בגובה 10,500 רגל. השתלטות מהירה על המצב, כמה בדיקות מהירות, מעבר להזנה צולבת וחזרה לטיסה רגילה. הערכת מצב מהירה והחלטה לנחות כמתוכנן בסאמוס, 20 דקות מהאירוע. הסיבה לקבלת ההחלטה: המטוס חזר לטיסה רגילה, גובה יש בשפע, בקוס אין כלום שיוכל לסייע לנו: לא דלק, לא מכונאי. בסאמוס יש דלק ויוסי המכונאי עומד לנחות שם אחרי הצהריים. נוחתים בסאמוס. אחרי הנחיתה התחלנו לנסות להבין מה קרה. כמובן שדבר ראשון בדקנו דלק. בזמן האירוע היינו עם הבוררים במצב מיכלים פנימיים והיה אמור להיות בהם דלק לשלוש שעות כמעט. בבדיקה נראה שחסר הרבה דלק. לא ראינו סימנים לנזילה. החלטנו לא לתדלק ולא לעשות כלום עד שיגיע המכונאי.

המחשבה שייתכן והמטס שעמלנו עליו חודשים רבים הסתיים עבורנו, נעשתה מעצבנת יותר כאשר המוני נחת תדלק והמשיך לסופיה.....היה כבר ברור שעושים שינוי בתכנית ובלית ברירה מוותרים על הסיוור בסופיה. וזה הלא מהות הנושא שנקרא טיסה: כל תכנית היא בסיס לשינויים. המוטיב יחזור הרבה בהמשך.

אחרי מספר שעות המתנה הגיע המטוס השלישי. כמוהו גם המטוס הרביעי והחמישי תכננו מראש לעשות לילה בסאמוס. במטוס הרביעי היה המכונאי. למרות שהבנו שהמידע שקיבלנו מחברת ההנדלינג שהוא אמור לנחות ב 14:00 לא הגיוני, חיכינו בכליון עיניים. כמובן שזה לא קרה והמשכנו לחכות עד 17:30: בלי הרבה סבלנות. הצוות של המטוס השלישי עופר ואלפרד הנהדרים, חיכה איתנו ועזר להעביר את הזמן. בכל הזמן הזה ישבנו וחשבנו מה יכול להיות. שום דבר לא הסביר את התופעה שחווינו.

לבסוף נחת המטוס הרביעי.

את התיאור המלא של האירוע, התקלה הנדירה והמסקנות ממנה - תוכלו לקרוא בתחקיר העצמי שכתבנו ושפורסם עם תוספת הערות של החוקר הראשי (מופיע באתר החוקר).

אני רק חייב להגיד כמה דברים שלא כתובים שם:

1. בטיסה בעיקר כזאת חייבים לקחת בחשבון שכל תכנית היא בסיס לשינויים. זה שיש מלון בסופיה וטיול בסופיה או מלון בונציה וטיול בונציה לא אומר כלום. אבל ממש כלום. הבטיחות לפני הכל. את הצל"ש לא מקבלים על השתתפות בעוד סיור או דבקות במלון המוזמן. את הצל"ש מקבלים על זה שכולם חוזרים הבייתה בשלום.
  2. חייב להיות מכונאי במטס. לא בטוח שתמיד נזכה למכונאי גם מקצועי וגם אדם נהדר כמו יוסי, אבל מכונאי זה חובה.
- וכאן המקום להגיד מילת תודה גדולה ליוסי: כאמור, לא רק על המקצוענות אלא גם על האופן. זכינו.

אז כפי שהבטחתי, אוסיף לגבי הקטעים בהם לא היה יזהר.

בסוף, אכתוב על הקטע העיקרי בו יזהר לא היה: שלב ההכנות. אני משאיר את זה לסוף כי אני ארצה לסיים כרגיל בתודות, בין היתר למי שעזר בחודשים הרבים ובמאות השעות שהן ארכו.

כאמור בלילה הראשון בילינו בסאמוס. ליתר דיוק בפיתגוריו. פיתגוריו זה כפר מקסים. רובנו בילינו שם ערב אחת לכמה שנים בדרך הלוך ל ובדרך חזור מ או בשניהם. זה תמיד כיף. בעיקר כשכמעט אין רוח, ואז אפשר ליהנות מהססגוניות של אורות הכפר על רקע היאכטות המפוארות יותר או פחות במרינה הפתוחה, אורות הנמל המשתקפים על המים והססגוניות של המקומיים והתיירים הממלאים את בתי הקפה והמסעדות לאורך המפרץ.

הופתעתי לגלות כמה מעט יודעים החברים על האי – אפילו אלו שהיו שם מספר פעמים לא קטן. אני חייב לציין שסאמוס שווה שיקדש לו יותר מאחר צהריים וערב בדרך הלוך או בדרך חזור. לפני מספר שנים עשינו את סאמוס יעד למטס ושהינו בו 4 ימים. ותתפלאו או לא: הייתי עושה זאת שוב ולא הרגשתי שמיציתי את האי.

שהינו אז בעיר סאמוס (כן יש כזאת) היא העיר הגדולה ובירת האי. סאמוס העיר נמצאת בצד הצפוני של האי המקסים הזה, סביב מפרץ טבעי – ממש לגונה. האי מיוער והררי והמפרצים סביבו יפים והצבע הכחול של המים משתלב תמיד יפה בירוק של העצים שמגיעים לרוב ממש עד קו החוף.

עופר כדרכו היעילה והטובה אירגן מלון ושלח את רוב החברים למלון. הוא נשאר איתנו – טייסי הנבאחו והטייס-מכונאי יוסי, בנסיון לטפל במטוס. כלים לא היו, הפאנל שלא נפתח שנים – סרב להיפתח. בשלב מסוים ראינו כמה אנשים שבודקים את מטוסי הכיבוי המוצבים באי. בטוח שיש להם כלים. הלכנו אליהם והתשובה שלהם חסכה לנו שעות: אין ולא תמצאו בשדה או באי את מה שאתם צריכים.

אני חייב לציין בצורה יוצאת דופן גם את אנשי goldair וגם את מי שנשאר בשדה – השוטר שדאג להזמין לנו מוניות וגם מנע מאיתנו לצאת מהטרמינל כדי שנחכה במזגן. תענוג אמיתי.

המוניות הביאו אותנו תוך דקות למלון שממוקם ממש במרינה על קו המים בלב איזור בתי הקפה והמסעדות. הנהגים פילסו דרכם במדרחוב ההומה ועל המזח ביעילות אירופאית ללא צפצופים ים תיכוניים מיותרים.

המלון התגלה כבסדר גמור. נקי, נחמד. התנאים העיקריים התמלאו: תנאי ראשון נקיון – כן. תנאי שני WiFi בחדרים וחינם – כן. היתר כבר לא חשוב. על פי המלצת הפקידה ממשפחת המלון יצאנו למסעדה שאכן הייתה מצוינת. צלעות הכבש שלי ויתר המזונות - היו מצוינים, והיין המתוק שבעל המסעדה מכין בעצמו וחילק לנו בידידות מופגנת ולא מלאכותית- היה הטוב ביותר ששתיתי במטס כולו, למרות שהמשכנו ליעדים מופלאים כמו סופיה ונציה קומו ורומא. ציפה לנו למחרת יום ארוך אבל לא רצינו לעזוב את המרינה הנהדרת. מזל שמיקום המלון לא חייב אותנו לעזוב....

למרות שכולם היו עייפים לא ויתרנו על תדריך ללג של מחר. עוד בארץ סוכם ששמוליק יעביר את התדריך (אני הייתי אמור להיות כבר בסופיה). שמוליק העביר יפה את התדריך ולא נדרש כל סיוע ממני. הרגשתי סיפוק גדול הן בגלל איכות התדריך והן בגלל ההקשבה והרצינות של כולם.

למחרת גילינו עד כמה התדריך היה חשוב. אבל על זה בהמשך.

למחרת בבוקר ארוחת הבוקר הפשוטה הפתיעה לטובה. נסענו לשדה ונדהמנו. השדה שהיה די נטוש אתמול במהלך מרבית היום, היה מפוצץ באלפים רבים של נוסעים. מאיפה כולם באו? התורים הארוכים

ארוכים היו ממש מפחידים. אבל שוב goldair התגלו כיעילים מאד ועקפנו את כל התורים ביעילות וקצת חוסר נעימות.

מנהל התחנה ניגש להיפרד וקיבל תודה גדולה ודגלון של המטס. כמו כמעט בכל מקום – תפקידנו כשגרירים כשאנו בחו"ל – לעולם לא מסתיים ובסאמוס יש לנו ידיד. תרשמו לכם: סאמוס = goldair.

סיימנו את הטיפול במטס: מהנדס אוירונטי אחד, מהנדס מחשבים אחד, מהנדס תעשייה וניהול והרבה טיסים כשעל הכל מפקח מקצוען אמיתי, בודק כל שלב ושלב פעמיים. לבסוף בוצעו כל הרישומים בספר המטוס. ע"פ בקשת שלטונות השדה הלכתי ונתתי להם לצלם את הספר והרישומים: סגירת התקלה והרשאה לטיסה ליעד הבא לצורך השלמת התיקון. גם זה הרשים לטובה: נראים כאילו הכל עובר לידם ולא מעניין אותם, אבל לא ממש.

המראנו אחרונים. את עופר שהמריא בדיוק כשהגשתי את תכנית הטיסה הנצחתי מחלון מגדל הפיקוח. הלג היה מאד מעניין, ובסופו חיכתה לנו הפתעה. כאמור, התדריכים בארץ וגם ערב הטיסה בסאמוס – התגלו כחשובים, חשובים מאד. שוב ושוב גילינו שאיסוף נתוני מ"א וניתוח בלי סוף – בקושי מספיקים.

אחרי ההמראה עוברים מעל העיר סאמוס והמראה פשוט מרהיב



תמונה שצילמה אביבה אבן זהר חרטונסקי

הלג מסאמוס לסופיה.

ענווה. אחת התכונות שאסור לקמץ בה.

לפני שנתיים טסנו מסאמוס לבולגריה. היעד היה שדה לסנובו – שדה GA נהדר שנפתח אז, בפיינל של סופיה בינלאומי. שדה הכניסה היה אמנם פלובדיב ולא סופיה, אבל הרגשנו שאנחנו כבר מכירים ויודעים הכל על הכניסה לבולגריה. כאמור ההכנות היו מצוינות והתדריכים רציניים ומקצועיים, והרגשנו שאי אפשר להפתיע אותנו. המציאות כרגיל שומרת הפתעות למצבים כאלו. אורך הלג הוא 480 מייל ימי, כמעט 5 שעות בססנה. הארבע הראשונות היו נקיות כמעט לחלוטין. המראה בסאמוס במזג אויר צח ונאה, חציית הים האגאי לכל אורכו. בגלל שיצאנו אחרונים טיפסנו לגובה גבוה מייתר המטוסים בקבוצה, ולא את כולם הצלחנו לראות כשחלפנו אותם, גם בגלל הגובה וגם בגלל שלא כולם בחרו בדיוק באותו נתיב. כאמור, עד מעבר קו החוף הרוב היה נקי לגמרי. ההר הקדוש שהקפנו (איזור אסור לטיסה בכל גובה שהוא) היה אפוף עננים שנראה היה שמגיעים עד השמש, אבל זה טבעי ורגיל. אבל אחרי קו החוף התרבו העננים עד שבכניסה לסופיה היו 5-6 שמיניות, בגובה שהולך ויורד. בהכנות ובתדריכים הוכנו 2 נתיבים מנקודת הכניסה לבולגריה (EVIVI) ועד סופיה: קו ישר יחסית (נתיב W27), מחייב טיפוס לכ- 10,000 רגל, מעט קצר יותר וכנראה יפה יותר, אבל מראש נאמר והודגש שנתיב זה מתאים רק אם אין עננים או בסיס הענן מאד גבוה. הנתיב האחר טס לאורך עמק יפה (נתיב L863) מעט ארוך יותר וכנראה פחות יפה אבל מתאים למזג אויר פחות טוב. רוב המטוסים טסו בהתאם לתדריכים, אך מטוס אחד בחר דווקא בנתיב הגבוה. הבקרה בסופיה הייתה אדיבה מקצועית תומכת ופשוט טובה. נחתנו ראשונים ואחרינו נחתו בהפרשים קטנים יתר המטוסים למעט האז"מ. חברי ושותפי אודי כנראה הסתכל עליי בשעה ומשהו עד שהם נחתו, ואחר כך סיכם את זה הכי טוב שאפשר: לשי ירדו 10 שנים מהחיים.

בהמשך המטס הסתבר שהצוות של האז"מ הוא מהצוותים היותר טובים ומקצועיים שיש, וגם המטוס בסדר גמור, ולא ממש הייתה סיבה לדאגה, אבל אז עוד לא ידעתי זאת ואני לא אוהב להיזכר במה שהרגשתי ב 4000 השניות הארוכות הארוכות האלו.

אגב, לקראת סוף המטס שאל אותי אחד מצוות האז"מ אם זה מטיל עליי עומס נוסף שיש אז"מ במטס. אני עניתי לו בלי לחשוב את מה שהרגשתי: "מה ההבדל?" והוא אמר תודה. זה מה שרציתי לשמוע. וזאת האמת.

אחרי שכולם נחתו היה צריך להעביר את המטוס שלנו לשדה לסנובו הסמוך כדי שיסיימו את התיקון. עשינו זאת 2 הטייסים, בעוד יותר הקבוצה נוסעת למלון וחוברת לצוות המוני שטייל יום שלם בסופיה עם אוטובוס של 25 מקומות כשהם 3 ועוד זוג שגייסו....

אוף! איזה כיף, מכאן יזהר לוקח. יש עוד קטע שלא היינו ביחד ואצטרך לכתוב עליו, אבל יזהר עושה את זה כל כך הרבה יותר טוב.... אני גם אוסיף קצת לקעים המשותפים, כדי לא להרגיז את מנהל האתר – יגאל המלך – שלא יתעצבן עליי.

ביום השני בסופיה רצינו לטוס מסופיה ללסנובו. טיסה של כמה דקות. למודי נסיון ממטסים אחרים, לקחנו את הלג הזה באותה רצינות כמו לג של 4 שעות. מזג האוויר היה מגבלתי והחבורה ביטלה את הטיסה. גם אם נדמה היה יותר מאוחר שאולי הייתה זהירות יותר – אם יש ספק אין ספק. הייתי גאה בהם. תחרות נחיתות הדיוק שאורגנה עבורנו על ידי AOPA Bulgaria, התבצעה על ידי 3 מטוסים שלהם. לא נורא. מטס של כמה מטוסים אירובטיים שהיה צריך להגיע לכבודנו – גם לא הגיע בגלל מזג האוויר. אבל האוירה עם המקומיים הייתה נהדרת, הכינו עבורנו בר-בי-קיו עשיר ויצאו מגידרם לעשות לנו גוד-טיים. היה כיף, אמרתי כמה מילים חמות וגם נתנו דגלון וכולם היו מאושרים. בכלל האירוח שלנו היה יוצא דופן. בערב המשותף הראשון הזמין אותנו נשיא AOPA Bulgaria למסעדת יוקרה בהרי ויטושה מעל סופיה ולמרות הפצרות חוזרות ונשנות התעקש לשלם בעצמו על כל הקבוצה כולל על חברי AOPA Bulgaria שבאו לכבד אותנו והיו איתנו.

אחרי יומיים בסופיה היה קשה לעזוב. אבל מטס שלם מעניין ומרהיב חיכה לנו. מזג האוויר הכין לנו תזכורת מה זאת תעופה: תעופה זה מזג אוויר, ואם צריך אז המתנות.

מזג האוויר לא נראה טוב. היו חברים שטענו שאין בעיה. הקמנו מועצת חכמים של 3 טייסים מנוסים. כל אחד אסף מידע וישבנו לדון. אחרי דיון ארוך התקבלה ההחלטה: לא טסים היום, נשארים בסופיה עוד יום, מחר מזג האוויר משתפר. הייתי גאה בטייסים שבאו עם תיקי הטיסה, עשו צ'ק-אאוט, לבושים לטיסה וקיבלו את ההחלטה הנכונה.



בתדריך הצגתי נתיב מעט צפוני יותר שנועד להתרחק משולי מזג האוויר וגם ממרחב ניש. 3 צוותים החליטו לתדלק בכל זאת בניש. אני מצטער על ההחלטה הזאת, משני טעמים: האחד, שהם נכנסו לשארית מזג האוויר שראיתי וממנו ניסיתי להתרחק, והשני, שיזהר היה אחד מהם, נשאר בגלל מזג האוויר בניש וגרם לי שאצטרך לכתוב את הקטע הזה.....

אז כמו שאמרתי 3 צוותים החליטו לתדלק בכל זאת בניש. אנו, האחרים בחרנו בנתיב יותר צפוני במעט, וגם אנו נתקלנו בשולי המזג אוויר, אם כי במידה פחותה. בסך הכל היו כמה קטעים קצרים מאד בלב של כ 450 מייל ימי (מסופיה לפולה או פורטרוז) שנאלצנו להתחמק מעננות. 3 הצוותים שנחתו בניש עבדו קשה והצדיקו את ההכנות הרבות שנעשו, את האימונים ואת נסיונם. התיאור היפה של יזהר כנראה מחסיר כמה רגעים לא נעימים, רמז חשוב היא העובדה שלמרות שהם מהמנוסים ועם מטוס מתקדם, החליטו להישאר ולא לצאת מניש. אני מאד מעריך את החלטתם. אין בכך כדי להגיד דבר על החלטתם של 2 הצוותים האחרים להמשיך. כל אחד ושיקוליו. העובדה שיצאו והגיעו בשלום – היא המשמחת אך אין בה גם כדי להגיד משהו על ההחלטה. חלק תדלקו בפורטרוז, סלובניה, ועל כך תודה גדולה לחנן. שדה מרהיב ביופיו וכל מי שרוצה לראות מה זה תעופה כללית יפה בהתגלמותה – מוזמן. בפיינל קצר חוצים את הגבול מקרואטיה לסלובניה, ובשדה וסביבתו הכל נהדר. לסלובניה רצועת חוף קטנה מאד, במפרץ טרייסט, והשדה ממוקם בחלק הדרומי של רצועה נחשקת ויוקרתית זאת. תדלקנו, שתינו, חלק מצוות המטוס יצא לסיור בשאטל של השדה בסביבה היפה וקדימה המראה לוונציה. היו צוותים שתדלקו לפי התכנון המקורי בפולה – מעט דרומית יותר, בקרואטיה. שדה גדול יותר ופחות אינטימי, אבל קרואטיה כולה היא גן עדן לתעופה כללית ואין מה להתלונן. אחרי המראה מפורטרוז טסים לאורך מפרץ טרייסט המרהיב תחילה מזרחה שלאט הופך לצפונה ואז



תמונה שצילמה אביבה אבן זהר חרסונסקי

מערבה בקצה הצפוני של הים האדריאטי בואך ונציה. השעה הייתה שעת אחר הצהריים, השמש ממערב ומאד רצינו להקיף את ונציה וגם לאפשר זווית צילום עם השמש ולא נגדה. ביקשנו במקצועיות ובאדיבות מהבקר והוא אישר תוך שהוא מזכיר לנו מה שידענו היטב, שמעל ונציה בשום אופן אסור לטוס. חלפנו מעל שדה הדשא של לידו וביצענו הקפה חנינית תוך שמירת הטיה קבועה לצורך מבט משתאה וצילום של הפלא הזה שנקרא ונציה. גם כאלו שכבר היו שם מספר פעמים לא ראו אותה מעולם מזווית זאת. ההטייה נשמרה פחות או יותר עד הפיינל לוונציה בינלאומי שגם הוא נראה יפה. האגרות הגבוהות שידענו שנשלם ואכן שילמנו, הצדיקו עצמם. התקבלנו יפה הן בכניסה והן ביציאה על ידי חברת הנדלינג רצינית בלונג' מפואר. הקצב היה איטלקי.... כך שהיה לנו הרבה זמן ליהנות מהפלא הזה.

האוטובוס חיכה בחוץ, עופר לקח פיקוד ואנו רק קיוונו שהיעילות שהייתה עד אותו זמן כשדוד מנצח על כל סידורי הקרקע בבולגריה – תישאר. עופר כתמיד לא איכזב ולשניהם מגיע שאפו גדול. נסיעה לא ארוכה והגענו למלון. על המלון אין הרבה מה להגיד ואם רוצים אפשר לקרוא בביקורות שכתבנו באינטרנט.

למחרת בבוקר נסענו לוונציה. בדרך התגלתה בעיה ועופר טיפל בה בדרכו היפה: קודם שילם מכיסו אחרי זה יסגור עם הסוכנות. זה לא מובן מאליו. כל הכבוד. נכנסנו לעיר וחיתכה לנו חוויה של יום שלם. מעייפת אך מרהיבה. המדריכה ממש לא הייתה משהו ודי מהר הבינה את מה שאנחנו יודעים, מי המדריך האמיתי. אבל אין ברירה, זה החוק וכך עשינו תמיד. טיילנו ברחבי העיר בגטו היהודי בסימטאות ובתעלות חצינו גשרים והתפעלנו מהמראות. חצינו בגונדולה את התעלה הגדולה, רק כדי לחוש מה זאת גונדולה ובסוף הגענו לכיכר סן מרקו שם נפטרנו מהמדריכה וישבנו בבית קפה אחד מני רבים, בהמתנה להפלגה של המשך היום לשני האיים: מורנו ובוראנו. ראינו מפעל לייצור זכוכית ונהנינו מכל רגע האטרקציה לכל הגברים חיתכה בהפלגה חזרה: אלה רומית אמיתית חותרת בסקסיות מרהיבה בגונדולה. מהקפטן ועד אחרון הנוסעים כולם נעצו עיניים, והיא כאילו לא רואה, מודעת היטב למבטים – חתרה בחינניות אל עבר העיר.

הקפטן למרות שהיה עייף מאד כאילו לא רצה שהמסע יסתיים וממש ברגע האחרון עשה עוד סיבוב כדי שנראה מקרוב קרוזרית ענקית שעגנה בעיר. נפרדנו ממנו בחוסר חשק ועלינו לאוטובוס מותשים כדי לנסוע למלון.

בערב לא ויתרנו על התדריך. וכמה חשוב זה היה. באופן יוצא דופן, 3 המודלים היו מאוחדים בדעתם ולא צפו לנו בעיית מזג אוויר למחרת. והייתה..... על כך תוכלו לקרוא בתיאור היפה של יזהר.

רק אוסיף ואומר שהלג הזה גרם לנו שוב לעצור ושוב ניסינו להעמיק עוד ועוד בנושא התדריכים וההכנות מבחינת מזג אוויר. שוב זה השתלם מאד, בלג הבא מווארסה לרומא.

וכמובן הטיסה במטוס הימי בסביבה היפהפיה של קומו הוסיפה הרבה מאד: הן החוויה והן התחושה של הפגיעה במים. אם היה מישהו שחשב שדיטשינג זה עדין ורך – שיחשוב שוב.....



הלג מווארסה לרומא היה מושלם עם יישום של הלקחים מהתחקיר. אחרי התייעצות נוספת בשדה עם מדריך מקומי, ומספר טלפונים לג'נבה ורומא, עיכבנו את היציאה בשעה דבר שהתגלה כחשוב ביותר. היציאה כרגיל הייתה מופתית כשהמהיר ראשון והאיטי אחרון, כדקה או שתיים בין מטוס למטוס. הקפדה על נקודות היציאה והנהל שלוקח בחשבון מעבר בין טמא מלפנסה לינאטו ועוד כמה שדות "קטנים". אחרי מעבר נהר הפו טיפסנו לגובה הנובי. מעבר TMA גנובה בגובה 5500 רגל מגרדים את תקרת העננים, כשביין העננים נגלית גנובה והחוף המרהיב של הריביירה האיטלקית. אחרי עזיבת בקרת גנובה חוזרים לבקרת מילאנו ואחרי זה רומא והאי אלבה. כל הבקורות אדיבות ומקצועיות כך גם אנחנו. המטוסים מקדימה מעבירים דיווחי מזג אוויר והמלצות לאחור. כשמתקרבים לרומא משננים את הכניסה המורכבת של המרחב הצפוף של רומא, ולא מצליחים להחניק את החיוך שמתגנב כשחושבים על מורכבות שדה דב והדרישות המצחיקות / עצובות.

בכניסה מזג האוויר דווקא לא משתף פעולה וברקים ועננים קודרים נראים באיזור אליו אנו רוצים להגיע. המכ"מ הראה שיש שני גושים מצידו השדה ביקשנו גישה ישירה ונחתנו על מסלול רטוב אבל מזג אוויר יפה. מסתבר שעד יציאה לפני כן השדה היה תחת CB עם גשם שוטף והעיכוב היה ממש קריטי. הרגשנו מאד טוב על דרך ההתנהלות שלנו.

נשיא אופא האיטלקי והסגן שלו חיכו לנו. עוד קודם לכן ניגש אלינו סגן מנהל השדה התנצל שמנהל השדה לא נמצא היום ובהתרגשות סיפר לנו שלשדה הזה היה תפקיד בהתהוות מדינת ישראל וחיל האוויר שלה. הוא נתן לכל מטוס ספר עם תולדות השדה.

נשיא אופא והסגן שלו לא הסתירו את התרגשותם. הם ניגשו לכל אחד מאנשי המטוס, לחצו את ידו וברכו בחמימות. המינהלות בוצעו ביעילות לא אופיינית ויצאנו לאוטובוס שחיכה בחוץ. נסענו למרכז העיר לבניין עתיק ומרשים השייך לקלוב התעופה האיטלקי. גוף עשיר זה מחלק רשיונות לאז"מים, מרשיין אותם ועוד כמה פעילויות שמכניסות ממון. גם המדינה מתקצבת.

נשיא המועדון שנראה כאילו יצא מספר של פליני לא דובר אנגלית אבל לבבי ועם ארשת פנים מכובדת. קבלת פנים יפה מאד. נשיא המועדון כאמור לא יודע אנגלית ונשיא אופא מתרגם. הכינו לנו מתנה נחמדה ואנו מצידנו מעניקים להם ספר תמונות ישראל מהאוויר ודגלון המטוס. אחרי זה עולים לתצפית על רומא מגג הבניין הממוקם במרכז העיר. יורדים למשרד של הנשיא, משרד שלא היה מבייש את נשיא המדינה, עם ציור ענק ומקורי השווה מליון יורו. לבסוף מחכה לנו כיבוד ושתייה.

עוד קצת תמונות ודיבורים ונפרדים בידידות מופגנת.

בדרך למלון מורידים את נשיא אופא איטליה ואת סגנו במלון שלהם ומבינים שהם עשו נסיעה ארוכה האחד ממילאנו והשני מפירנצה ולקחו מלון ליומיים רק כדי להיות איתנו. כל הכבוד.

המלון הוא הגרוע ביותר שהיינו בו במסע. עופר רותח (איסתא עוד תרגיש את נחת זרועו). נראה טוב מבחוץ אבל דרעאק אמיתי. רשימת הליקויים הייתה מכפילה את גודל היומן, אז אחסוך לכם את זה.

בערב פוקדים את מרכז הקניות הסמוך ומוצאים פיצריה לאכול בה. המיקום גרוע - רחוק ממרכז העיר ולכן אין מה לעשות. יש כמה חברים שצועדים ארוכות ויש כאלו שנוסעים לעיר, נסיעה ארוכה ומתישה.

הסיור בשדה התעופה הגדול של חיל האוויר האיטלקי, שבו מתקיימים ניסויי הטיסה של איטליה - מעניין. האוטובוס של חיל האוויר אוסף אותנו מהמלון עם נהג בהתאם ובשדה מחכים לנו כולל מפקד מני"ט שלהם. יזהר מוצא מייד מכרים משותפים. המפקד אוהב ומעריך את ישראל ומקבלים אותנו בחמימות ובכבוד. מצמידים לנו מפקדים בכירים ואנו נוסעים להאנגר שיש בו 2 מטוסי טייפון, טורנדו ומטוס ..... מקבלים הסברים מפורטים ועונים לנו על כל שאלה, הזדמנות לדוד קומפורטי להראות חלק קטן מהידע העצום שלו. עולים לכל מטוס ומתיישבים בקוקפיט, וכן .... אין בעיה לצלם. לאחר מכן מסיעים אותנו לחדר האוכל. די דומה לחיל האוויר הישראלי, האוכל לא רע אבל לא ברמה של חיל האוויר שלנו. באוטובוס הצבאי שמחזיר אותנו למלון נפרדים מנשיא אופא וסגנו בהתרגשות רבה, לא לפני שהנהג מסכים בשמחה לבקשתנו להמשיך ולקחת חלק למרכז העיר.



למחרת יום סיור ברומא ובוותיקן. גם למי שזה לא הביקור הראשון - זה מרהיב. המדריכה מצוינת והכימיה עם הקבוצה ועם המדריך הלא רשמי אך העיקרי - עופר שלנו - פועל מצוין.

וכאמור, ההמשך אצל יזהר.... אנחנו חזרנו לארץ והיה נהדר לראות את גשר ריונאנטיריונאט תעלת קורינתוס, התדלוק ברדוס השוממת היה מהיר והגענו לארץ שמחים ומאושרים, בפרט אחרי שהוברר שכל המטוסים חזרו בשלום.



תמונה שצילמה אביבה אבן זהר חרסונסקי



תמונה שצילמה אביבה אבן זהר חרסונסקי

## וכמו שהבטחת: קצת על ההכנות, קצת תודות וקצת מסקנות ולקחים

ההכנות למטס ארכו חודשים רבים וצרכו משאבים רבים, בעיקר זמן. הרעיון, כמו כל רעיון אחר התגבש פתאום. הטעם שהשאירה בנו הטיסה בשנה שעברה לכל אורך החוף המרהיב ואיי החוף מדוברבניק דרך ספליט, זאדאר לושין ופולה, הצטרף להזמנה חמה של נשיא AOPA איטליה. כשהיינו בלושין דיברנו עם צוות אז"מ איטלקי שחצה את הים האדריאטי ב 50 דקות ללושין. קצר, אבל למה לטוס מעל הים? יש לנו מספיק מישור לרודוס וחזרה. בואו ניהנה מנופי החופים האדריאטיים: נקיף את הים האדריאטי – והנה נולד אדריאטיק 2014. כמו כל דבר בחיים, תכנונים לחוד וביצוע לחוד, בסוף כמעט ולא ראינו את חופי הים האדריאטי..... שילוב של שינויים בתכנון ומזגי אויר גרמו לכך שכמעט לא נשאר זכר מהתכנית המקורית. לא שאני מתלונן: מה שהיה – היה נהדר, זכינו לזמן איכות בבולגריה שאנו כה אוהבים ועוד לא ראינו הכל. חלקנו ראה את ניש – וגם לשם נחזור. וחלקנו או פורטרוז – בזכות חנן, וגם שם שווה לבלות קצת יותר מתדלוק. אבל בכל זאת.....הסוף של המשפט הזה: במשפט הלקחים, להלן.

נחזור להכנות. המטרה של המטס, כל מטס, כפי שאני רואה את זה, זה התמהיל הבא:

1. 60% שיפור מיומנות ופתיחת מעטפת טייסים

2. 35% הנאה

3. 5% שונות (כל אחד כאן מכניס שיקולים נוספים)

אני רואה את זה שנים רבות, איך טייסים שמתכוננים היטב ומבצעים במקצועיות מטס כזה – עולים מדרגה במיומנות האישית שלנו כטייסים. אני משווה את זה לקבוצת הטייסים שטסה אחת לשבועיים שלושה מהרצליה לחיפה וחזרה וההבדל עצום. אפילו אלו שמגוונים וטסים מדי פעם לאילת, ראש פינה ולרנקה – זה לא דומה. ההכנות למטס כמו אדריאטיק 2014 וההתמודדות במטס עם כל הפרמטרים, בחלקם לא נתקלים אפילו לא בכל מטס לחו"ל – מעלות את הרמה. נקודה.

במסגרת ההכנות אני רואה מייד את ההבדל בין הטייסים לאלו שיושבים ליד ההגאים. כאלו שלוקחים ברצינות את ההכנות, לומדים את החומר, משתתפים ברצינות בתדריכים ובסמינרים המקדימים – הם גם אלו שהרמה אצלם עולה. ועד כמה זה דרסטי אני רואה אפילו בכאלו שלא מטיסים: לדוגמא אצלי במטוס ישבו אלישע, דוד קומפורטי לצד 2 נוסעים אחרים, וחברים, לא חייבים להטיס כדי להפיק המון כייף ותועלת מהטיסה: גם אלישע וגם דוד השתתפו ברצינות בלימוד החומר והיו מעורים היטב בכל שלבי הטיסה, לקחו חלק בלבטים ובקבלת החלטות במהלך הטיסה והיו טייסים לכל דבר ועניין. דוד גם היה בהנהלת המטס ושותף בהכנות הקרקעיות אבל אני לא מדבר על זה. אני מדבר על זה שבכל רגע ורגע בטיסה הייתה מודעות מצבית מלאה הן אצל אודי ואצלי אך לא פחות אצל אלישע ודוד: מיקום, ניווט, התלבטות וקבלת החלטות. לכל חברי האגודה שרוצים ליהנות וגם להעלות את הרמה: אל תוותרו אם אין הגה פנוי. לשבת ליד ההגה ולסובב אותו – זה לא הדבר החשוב!

אני אזכיר את זה כמה פעמים: ההכנות. בהכנות היו שותפים חשובים וקריטיים גם כאלו שלא יצאו למטס: יהודה ביין ושאול אבני, שהקפידו הקפד היטב על רמת הטייסים ושמידה על הקריטריונים של האגודה (גם על כך אומר עוד מילה או שתיים מיד), יגאל מירב שממש אין הרבה תחומים באגודה שהוא לא תורם בהם, טל מזכירתנו הנהדרת שחלקה בהכנות נסתר אבל מאד חשוב, איבי מוזס שאמון על האנגלית, צחי ואנשי ה SRM, אודי זהר וכימניר שתרמו את חדר הישיבות פעם אחר פעם, רזצ'יק שראה בהכנות ובסמינר ה SRM חשיבות גדולה ובא בעצמו, ועוד הרבה אנשים שתרמו פה ושם. גם את הדגלונים צריך לעצב ולשלוח להדפסה ולדאוג שיגיעו, ואפילו מתנות לגורמים שנפגשים איתם – צריך לקחת.

9 הקריטריונים שהוגדרו הוכחו כמאד חשובים. אפילו יזהר ידידנו שבעבר התבטא בפומבי שהוא חושב שהיו"ר הגזים והדרישות בחלקן מיותרות – כתב בסיכום שהוא טעה והקפדה על הדרישות חשובה. אחד הלקחים של המטס היא הנחייה ליהודה ושאול להגביה עוד קצת את רף הדרישות ולמעט באישורי חריגה. אני לא רוצה להיות טוטאלי, אבל במטס הבא בה' לא יטוס טייס שאינו מדריך טיסה מיומן, לבד במטוס. פשוט לא. ויש עוד לקחים.

אני לא יכול להכביר בתודות ושאפו לדוד קומפורטי ועופר דגן על כל ההכנות והניהול של כל האספקטים הקרקעיים. פשוט אין לכם מושג כמה זמן ומאמצים זה מצריך. אך אין ספק שהצמד הזה מתמקצע עוד ועוד

ממטס למטס. דוד, ששימש גם כגזבר המטס כולו (וגם כגזבר המטוס שלנו) ניהל מצוין את הדברים בבולגריה ועופר (ששימש גם כמדריך הלא רשמי בכל מקום) עשה זאת מצוין באיטליה.

ההכנות לגבי הנתיב, הבקאות באנגלית, העבודה בתא וכשירות הטייסים, קריטיות ויש להן השלכה על כל המרכיבים, הבטיחות ובסופו של דבר ההנאה. אי אפשר להמעיט בכך.

בקטע של המסקנות והלקחים, בחרתי כמה ממה שנאמר בערב האחרון במטס, ערב הדגלונים, והוספתי עוד אחד או שניים:

- ספטמבר נראה קצת יותר בעייתי, צריך לשאוף ליוני.
- שבועיים – מעט ארוך מדי, לשאוף לפחות.
- השתתפות בתכנון: לבקש וממש ללחוץ על אנשים שיהיו מעורבים יותר בתכנון. לקראת המטס של 2015, שכנראה ייקרא "דנובה 2015" נשתדל:
  - צוות מוביל רחב יותר, לא רק אחד שאחראי על הנושא המקצועי והנתיב בנוסף לאחראים על התחום הקרקעי, אלא יותר.
  - אחרי שיהיה מתווה לנתיב, ימונה אחראי לכל לג. הוא ילמד ויחקור כל מה שקשור לאותו לג ויהיה אחראי להעבירו בתדריך ולכתוב אותו בספר המטס. הוא יוודא ששדה היעד פתוח במועד שמגיעים אליו, יעשה את כל התיאומים עם היעד וכד'.
- חשיבות ענקית למגע עם גורמי תעופה במהלך המטס. למטס יש הרבה מאפיינים ייחודיים שמרבית האנשים לא זוכים להכיר. מטס טוב מוסיף את הנדבך הזה. בלי המגע עם AOPA בולגריה ונשיאו המדהים ובלי החברים ממועדון קומו או אנשי AOPA איטליה, מועדון הטיס האיטלקי ואנשי בסיס חיל האוויר האיטלקי – המטס היה פחות מרהיב.

ותודה גדולה גם לעופר ששנה אחרי שנה תורם את ביתו ומשפחתו לערב הסיכום. כל הכבוד !



ליין המטס באורבה רומא



ה CWP מסיע בסופיה: גדול בין גדולים !

תמונה שצילמה אביבה אבן זהר חרסונסקי