מטס למזרח טורקיה



בשורות הבאות יפורטו חוויות מטס זה שנערך בסוף מאי 2008, ואשר החל את דרכו מהארץ, דרך העיר אדנה Adana שלחופי הים התיכון, חצה את רכס אנטליה והקצ'קר מדרום לצפון עד לעיר סמסון Samsun הנמצאת לחופי הים השחור וחזרה דרומה לישראל דרך קפדוקיה Kapadokia, שבתוך כל אלו כלולים 3 ימי בילוי וטיול רכובים באמצעות מיניבוס. החוויות כוללות, גם את הצדדים וההיבטים הבירוקרטיים של השלטונות הטורקיים, אך באותה מידה גם את הצדדים החברתיים והכיפיים של הקבוצה, שהתמודדה עמם בצורה יפה ובוגרת.

המטוסים ואנשי הצוות

במטס זה השתתפו 5 מטוסים ומספר אנשי צוות, כאשר אליהם נלוו רעיות ו/או חברים, ובסה"כ הקבוצה מנתה 24 איש, שניתן לזהותם בתמונה.



סוג המטוס	אות קריאה	שמות אנשי הצוות
NAVAJO	CIG	שי פופר אודי חרנובסקי
CHEROKEE 6	ANG	מיכאל פינקוס אורי כהן חיים זקלד
CHEROKEE 4	ANZ	יוסי לוי ישראל פיינגולד איציק קנינסברג
C 172 RG	CHP	אבישי אהרון אבירם מיטל בועז גורני
C172	CGL	יגאל מירב דרור ארצי דני לשם

ההכנות ותוצאותיהן



הוגה התכנית היה שי פופר ובעיקר סייע לו לאורך הדרך יגאל מירב, והכל החל לפני כחמישה חודשים, בחודש דצמבר 2007, כאשר הכוונה הייתה לבנות מסלול טיסה בכללי ראייה (VFR) ולקבל עליו אישורים ממנהל התעופה הטורקי, מבלי להיזקק לטייס טורקי מלווה בכל מטוס. אחרי הכנת המסלול בוצעו פניות לשלטונות הטורקיים לקבלת האישורים המתאימים, כאשר אליהם צורפו כמקובל וכנדרש כל האישורים הנדרשים ומסמכי המטוסים והטייסים, ובכלל זה מכתב מטעם רשות התעופה האזרחית של ישראל. מיותר לציין כי הפניות טופלו בעצלתיים במקרה הטוב ובמקרה הגרוע התעלמו מהם, ורק מקצתן נענו, וגם אז בקצב מרגיז במיוחד.
בתוך התהליך של קבלת האישורים נערכו מספר מפגשים במשרדו של שי, בפורום רחב, והיו גם מפגשים אישיים בין הטייסים עצמם ובינם לבין שי ברמה הפרטנית.

בשלב מסוים בוצעה פנייה לשגרירות ישראל באנקרה, ורק אז החלו העניינים לזוז, וגם הפעם במהירות של צב, מה שגרם למתכננים לחשוב כבר על אלטרנטיבת טיסה לאיי יוון, במקרה ועד מועד היציאה המתוכנן 22/5/08 לא יתקבלו האישורים המתאימים.
כיומיים לפני מועד היציאה הגיעה ההודעה כי התקבל האישור המיוחל, אך הוא טרם נשלח למארגנים, ובפועל הוא התקבל אחרי הרבה כאבי בטן וראש רק בערב שקדם לטיסה, מה שאפשר הגשת מרשי טיסה באותו לילה.
כפי ששי הגדיר זאת, הם הוציאו לנו את הנשמה בכפית.

<u>היום הראשון</u>

התכנון ליום הראשון היה לטוס משדות התעופה ברחבי הארץ לחיפה, למעט מטוס אחד, ולצאת משם בשעה 08:00 לאדנה שבטורקיה, ואחרי המתנה קצרה הכוללת תדלוק, ביקורת דרכונים והגשת מרשי טיסה להמשך הדרך, לטוס לעיר בשם סיואס Sivas, לאורך נהר Kizilirmak ושם ללון בלילה הראשון.
תכנון לחוד ומציאות לחוד.
בפועל ביום הראשון בבוקר היו ערפילים וראות 0 לאורך החוף ומספר ק"מ פנימה (מזרחה), כך שאף מטוס, למעט מטוס CGL של כנפי פז החונה בחיפה ולמעט ANZ שהגיעה יום קודם בערב לשדה בחיפה, לא יכול היה להמריא משדה היציאה המקורי ולנחות בחיפה, ושבשעה המתוכננת 08:00 עדיין אף מטוס לא יצא לאדנה.





לקראת השעה 08:30 כאשר התברר כי העיכוב יהיה גדול יותר, ה- ANZ יצא לדרכו לאדנה בידיעה כי כל היתר יגיעו בעקבותיו, ולכן הוא נחת באדנה כבר לקראת השעה 11:00, שעה שבא רק מטוס אחד CGL היה בעקבותיו ויתרת המטוסים היו רק בתחילת הדרך לאדנה ו/או רק הגיעו לחיפה.
בעת ההמתנה ליתר המטוסים, אנשי הצוות של ה- ANZ התארחו, בסמוך לאזור החנייה המיוחד שהוקצה למטוסים בשדה, אצל טייסי המסוקים של משמר החופים הטורקי, והתכבדו בשתיית תה טורקי והחלפת רשמים וחוויות, ויוסי אפילו קיבל מאחד הטייסים כובע מצחייה של הטייסת.
כל מי שהגיע לחופי טורקיה לא יכול היה להתעלם משפע המים שיש לארץ זו, ולהתקנא בהם, ומצד שני להתענג על הנוף של המישור המחורץ בתעלות מים ונהרות הנשפכים לים.
לקראת השעה 12:00 כאשר התברר כי המטוס CGL לא מגיע, החל צוות מטוס ANZ לדאוג, כי היה ידוע שהוא היה בפער של מכסימום חצי מאחוריו, ורק לאחר הנחיתה התברר כי המטוס נדרש להגיע לנחיתה דרך נקודת הדיווח MUT, וזאת הסיבה לעיכוב בהגעתו לאדנה, כאשר כל האחרים קיבלו אישור להיכנס לנחיתה דרך נקודת דיווח ליד החוף Tarsus.
לקראת שעה 1300 החלו להתקבץ כל יתרת המטוסים, בשדה באדנה.
אחרי ביצוע רישום צוותי הטיס והנוסעים ותדלוק המטוסים, הוגשו מרשי הטיסה להמשך הדרך בתוך טורקיה.







עם הגשתם החלה מסכת הויכוחים לקבלת אישורי טיסה בתוך טורקיה בתנאי טיסת ראייה, כאשר בתוך כל זה התברר כי לעוסקים במלאכה הטורקיים לא ידוע או לא ברור כי מאושר לנו לטוס בטורקיה בטיסה לפי כללי ראייה, וזאת למרות שהיה ברשותם מברק מתאים, או ייתכן שפחדו לקחת על עצמם אחריות באישור טיסה כזו, וכל זאת תוך כדי המתנה מורטת עצבים.
בכל אופן רק כאשר יוסי לוי גילה במקרה תוך כדי עיון מעמיק במברק המקורי, הכתוב בטורקית, ולאחר שהבין מתוך הקשר הדברים, שיש בבירור אישור לטיסה בכללי ראייה בתוך מרחב התעופה הטורקי, הסכימו הגורמים הטורקיים לפנות לאנקרה ולקבל את האישור המתאים.
כאשר כבר התקבל האישור, היה מאוחר לטוס ליעד המקורי סיואס, במיוחד לאור העובדה שצריך בדרך לטפס לגבהים של 7500 רגל או יותר והשדה נסגר ב-17:00, ולכן בלית ברירה התקבלה ההחלטה בקבוצה ללון באותו לילה באדנה, ולכן ביקשנו לשנות את אישורי הטיסה ליום המחרת, לפי תוואי הטיסה שתוכנן.
כמובן שהשינוי בתכנית חייב אותנו להתארגן ללינה במלון כלשהו בסיואס, מלון שיוכל להכיל את כל הקבוצה, ואת המשימה הזו לקח על עצמו פינקוס, שעמד בה בהצלחה רבה, ומצד שני היה צורך לבטל את הלינה ביעד המקורי, שגם הוא בוצע באמצעות החברה שנתנה לנו את שירותי קרקע בשדה התעופה.
קצת אחרי שהתמקמנו במלון, יצאו החברה לסיור אישי בעיר ובשוקיה, ונתקלו בתמונות מרנינות.
לקראת ערב יצאה הקבוצה למסעדה מקומית ליד המלון לארוחת ערב מאוחרת ולאחריה התכוונו לצאת לבית קפה מקומי ולספר את חוויות המטס תוך כדי שתיית קפה, תה או שאיפת נרגילה, אלה שבית הקפה שרצינו להגיעה אליו לא היה כל כך קרוב כפי שחשבנו ומיכאל המוביל לא כל כך זכר איפה בדיוק המקום ולכן בסופו של דבר חזרו כולם למלון לאגור כוח ליום המחרת.

היום השני

במקור התכנון היה להמריא מסיואס ולנחות בשדה תעופה הנקרא קרסמבה ליד העיר סמסון, כאשר הטיסה הייתה צריכה להיות לאורך הנהרות Kizilirmak, Tozanli Irmagi, Yesilirmak, ולאחר הנחיתה לצאת לטיול בעיר בשאר הזמן שנותר עד סוף היום.

לאור השינוי מהיום הראשון, ההחלטה הייתה לטוס מוקדם בבוקר ישירות לקסמברה, מבלי לנחות בסיואס, למעט ה- ANZ שכן ביקש לנחות בשדה זה לשם תדלוק, ולהמשיך את התכנית המקורית.

אלה שגם במקרה זה צפתה לנו הפתעה, וכאשר הגענו לשדה התברר כי למרות הויכוחים, האישורים וההסכמות מיום קודם, מרשי הטיסה לא אושרו, וגם כאן אחרי ויכוחים שונים נאלצנו לשנות את המרשים שהגשנו לפי דרישות השלטונות הטורקיים, ורק אז כשמדובר כבר על שעה 11:00 אפשרו לנו לצאת לדרך.

גם זאת לא לפני שהוציאו לנו את הנשמה בבדיקות מטען ובדיקות ביטחוניות אישיות.

כל המטוסים החלו להמריא האחד אחר השני במרווחי זמן מסוימים, אך כאשר ה- ANZ שהיה גם האחרון להמריא בתכנון, ביקש רשות להניע ולהמריא, נאמר לו כי עליו להמתין, ואחרי המתנה מורטת עצבים של כ- 15 דקות, תוך כדי שאנשי הצוות ניצלים במטוס, ניתן האישור המיוחל והמטוס המריא לדרכו.

כל המטוסים טסו בנתיב שנקבע מבעוד מועד בארץ, תוך הצמדות מסוימת למרשה שאושר לטיסה, אך כאשר ה- ANZ היה כ= 15 מייל לפני השדה בסיואס, ואחרי שהבין שעקב רוח גב שהייתה לו ומהירות קרקעית גבוהה שבה הוא שייט, הוא עשה את המרחק לסיואס בפחות זמן מהמתוכנן ולאור זאת שיש לו מספיק דלק להמשיך ישירות לשדה בקרסמבה, ללא תדלוק ביניים, הוא ביקש ממגדל הפיקוח בסיואס להמשיך ישירות לקרסמבה, ורק אחרי מספר דקות של העברת מסרים בין המטוס למגדל הפיקוח ובינם לבין אנקרה, התקבל האישור להמשיך ישירות לקרסמבה.



חובה לציין כי הפקחית בסיואס הייתה בסדר גמור.

המראות של הנוף לאורך מסלול הטיסה היה מעניינים מאוד, במיוחד הנהרות, האגמים ובאופן מיוחד היה אגם המלח.

מסיואס ה- ANZ טס לקרסמבה, תוך שהוא מוותר על מספר נקודות ביניים לכיוון קרסמבה, מה שהביא אותו בסופו של דבר, ובהתחשב במהירות הקרקעית הגבוהה שלו, להיות המטוס השלישי שהגיע לשדה במקום האחרון.

בעת ההתקרבות לשדה ל- ANZ היה קושי ליצור קשר רדיו אם השדה או מגדל הפיקוח, ולמעשה הקשר נוצר רק בקרבת השדה כאשר טייס המטוס היה בטווח ראייה של השדה, וכמו כן למטוס לא היה קשר עם יתר המטוסים בתדר הפנימי, ורק לאחר מכן התברר כי הוא שונה במהלך הזמן שה- ANZ עוכב בשדה.



עקב כל אלו הייה צורך לשים לב לצדדים, ואכן כאשר המטוס התקרב לשדה הוא הבחין כי המטוס ANG נמצא לפניו ומשמאלו ומתכונן לנחיתה, ולכן ה- ANZ שמר מרחק סביר מאחוריו.

בשלב מסוים נאמר לה- ANG ללכת סביב, ואז ה- ANZ נכנס לנחיתה, ומסיבה לא ברורה הפקח חשב בתחילה שה- ANZ הוא ה- ANG, ככל הנראה בגלל דמיון אות הקריאה, ורק באמצע הפיינל הפקח הבין את טעותו ואישר ל- ANZ את הגישה הסופית לנחיתה, כך שבפועל המטוס נחת שני בשדה,



ובהפרשי זמן קצרים אחריו נחתו כל יתרת המטוסים.
אחרי סידורי המכס והבדיקות הביטחוניות יצאנו סוף כל סוף לטיול בעיר בשעה 16:00 לערך, והמדריך הודיע לנו כי יש לנו לבקר במספר יעדים לפני שנגיע לארוחת הצהריים שהייתה מתוכננת, למרות שכולם היו רעבים מאוד.
הסיור התחיל כסיור פנוראמי, חלקו מתוך הרכב וחלקו בירידה קלה בכדי לראות בתחילה את האוניה שבה הגיע אתא טורק לסמסון, שם החל המרד שלו, פסל או אנדרטה או בניין, ורק לקראת השעה 18:00 זכינו סוף כל סוף להגיע למעדה הנקראת AMISOS היושבת על קצה הר המשקיף על העיר והמפרץ שלה, מקום יפה לכל הדעות לשבת בו לאכול תוך כדי מבט על הנוף.
אחרי ששבענו יצאנו לסיור רגלי סביב המעדה שכלל מבט על העיר וקבלת הסברים מהמדריך, ביקור בשני אחוזות קבר של שליטים מקומיים.
משם המשכנו לתצפית נוספת מראש הר אחר, וביקור במספר אתרים כגון המוזיאון של אבי האומה הטורקית "אתא טורק", בפסל שלו במכרז גן גדול ועוד מספר אתרי תיירות בתחומי העיר, ובסופו של דבר חזרנו למלון.
לקראת ערב, 21:00 נלקחנו בנסיעה, שערכה כפול מהנדרש, ככל הנראה עקב הזמן שקבעו עם המעדה, לאכול ארוחת ערב במעדת דגים המעוצבת יפה, כאשר הארוחה מלווה בשירה ונגינה עממית של מספר מוזיקאים טורקיים, בסיום הארוחה חזרו למלון לאגור כוח ליום המחרת.







היום השלישי

כמתוכנן מבעוד מועד, ביום זה יצאנו לטיול רכוב של אוטובוס תיירים לסביבותיה של העיר סמסון.
בתחילה השלמנו מספר אתרים בתוך העיר, שלא השלמנו ביום הקודם, ובכלל זה השדירה המובילה להעתק האנייה ששימשה את "אתא טורק" וחבריו להגעה לטורקיה, ואח"כ המשכנו צפונה עד לעיר אורדו ORDU ובדרך עצרנו על ראש הר מעל העיר יוניי UNEY והשקפנו על נוף של קו החוף ואח"כ גם עשינו תצפית מראש הר הנקרא BOZTAPE הנמצאת ליד אורדו, ובין לבין במוזיאון לתרבות האוטומאנית הכולל כלי נשק ופריטי לבוש, וכמובן גם שווקים מקומיים.
לקראת סוף היום ואחרי ששבענו מראות נוף ונהרות זורמים, עלינו לתצפית על הר בו קבור גיבור מקומי במרד אתא טורק שממנו נשקף נוף יפה הנראה בשקיעה.





בסופו של יום הגענו למלון הנמצא העיר GIRESUN לארוחת ערב ולינה, כאשר המלון ישב ממש על שפת הים השחור, כאשר בחלק מהחדרים נשקף לו אי קטן מול החלון, שעליו מקננים שחפים.

היום הרביעי

מהמלון המשכנו מעט צפונה ומשם פנינו מזרחה בכביש 865 והתחלנו לטפס לכיוון ההרים, לאורך נחל ASKU CAYI כאשר מדי פעם עוצרים לביקור במקום זה או אחר, לראות נוף, שאריות שלג או נהר זורם, וגם מעברי הרים שבסמוך לאחד והגבוה מבין השניים Egribel בגובה 2230 מטר, היה שוק מקומי.



לאחר שהדרך התחברה לכביש E 80 ליד העיר Sebinkarahisar, שם פנינו מערבה ועצרנו בעיר לטיול קטן בעיר, וראינו בין השאר מבצר הנמצא על ראש רכס גבוהה, שוק מקומי והכנת חלבה או ממרח אגוזים.

המשכנו לנסוע לאורך נהר Kelkit cayi ולראות נוף ומראות, כולל מפגש עם מקומיים לאורך הדרך, אך החוויה האמיתית הייתה כאשר באחת העצירות פגשנו מספר מקומיים שאכלו את ארוחתם בדרך, ואלו ישר הציעו וכיבדו אותנו במאכלים המקומיים שלהם, כולל עלי גפן ממולאים.
חוויה מעניינת נוספת הייתה מראה של שדה "פרגים" (צמחי האופיום) בפריחה סגולה ולבנה, ממש ככה על אם הדרך, בלי הגנה או שמירה ולא מוס תר מאף אחד, והראייה היא הצילומים של השדה.



בדרך עצרנו גם ליד סכר ואת סיום יום זה היה צריך לעשות בנסיעה במעבורת חזרה לסמסון, אך התברר לנהג ולמדריך כי עקב הגשמים שהיו יום קודם ובאותו יום בבוקר, הדרך למעבורת בוצית ולכן לא ניתן להגיעה אליה מבלי להסתכן בשקיעה בבוץ, ולכן הוחלט לחזור לסמסון בנסיעה, וכך עשינו.

לקראת ערב הגענו למלון, ואז נתבשרנו כי מנהל מועדון התעופה המקומי יבוא לפגוש אותנו בארוחת הערב, ואמנם לקראת השעה 20:00 יצאנו בנסיעה למסעדה, ומהלך הישיבה בה הגיע האורח וסגנו, שבתחילה התיישבו עם הנהגים, המדריך ומארגן הטיול, ורק בהתערבות של חיים



זקלד נוספו כסאות נוספים לשולחן המרכזי והאורחים הצטרפו לשולחן.
אחרי מספר ברכות והחלפת שי בין נציג הקבוצה שי פופר והאורח המקומי, החלה חלוקת האוכל, ובמהלך הארוחה הובטח ע"י האורחים כי יסייעו לנו למחרת היום בטיפול באישורי הטיסה, שבסיום הארוחה לקראת חצות חזרנו למלון לאגור כוח ליום המחרת.

<u>היום החמישי</u>

ביום זה התכנון היה לצאת בשעות הבוקר בטיסה מסמסון לקפדוקיה לאורך נהר Kizilirmak וגם הפעם בכללי טיסת ראייה.
כאשר הגענו לשדה וקבוצת חברים בראשות שי פופר וביחד עם דרור, פנו להסדיר את מרשי הטיסה, התברר כי צריך להתחיל את התהלך שעברנו באדנה מההתחלה, ושוב היה צריך להתווכח שירשו לנו טיסת ראייה בנתיב שתוכנן.
בתוך כך התברר כי תנאי מזג האוויר משחקים לרעתינו, היות ומתפתחת חזית קרה ובתוכה עננ CB (סערה) שנעה מקו החוף לכיוון קפדוקיה, וחלון הזמן להמראה הוא לא יאוחר משעה 11:30.
רק לקראת השעה 12:00 קיבלנו סוף סוף אישור לתכנית הטיסה עם תיקונים שונים, אלה שאז חלון הזמן להמראה עקב מזג האוויר נסגר כמעט לגמרי, ולכן נבדקו 2 חלופות, האחת להישאר יום נוסף בסמסון או לנסוע ברכב לקפדוקיה ולמחרת רק הטייסים יחזרו לסמסון להטסת המטוסים לקפדוקיה.
בתוך כך שחברי הקבוצה מתווכחים ביניהם ועדיין ממתינים לאישור הסופי נתבשרנו כי החזית הקרה תחלוף את ציר הטיסה לקראת השעה 14:00 ולכן נוכל לטוס כבר באותו יום, ואכן כך היה וכל המטוסים יצאו בדרכם לקפדוקיה, תוך שידענו כי יש סיכוי שניתקל בדרך בשולי עננ הסערה.





שי שיצא ראשון אכן אישר את החשש והודיע לשאר המטוסים את אשר עיניו רואות וכך יכלו היתר לכוון את עצמם, ולטוס מעט מזרחה מהנתיב שנקבע והימנע ולהיכנס לתוך הענן, אך למרות שרק היינו בשולי הענן, הרגישו כולם את השפעותיו, הכוללות כיסוי ענני נרחב, גשם, משבי רוח חזקים וה- ANZ אפילו חזה בקשת שהתפתחה בסמוך למסלול הטיסה.
כמובן שבגלל מזג האוויר הדבר חייב את הטייסים לתשומת לב מיוחדת לקורה סביב ובכלל זה להיות בקשר רציף ביניהם בכדי למנוע מצבים מסוכנים, ואכן לקראת ההגעה לקפדוקיה התברר כי המטוס CHPנמצא בכיוון טיסה החוצה את כיוון טיסתו של ה-ANZ, מה שחייב את האחרון לעשות סבב המתנה בנקודה מסוימת ולאפשר למטוס השני לחלוף על פניו בדרכו לנחיתה בקפדוקייה.
אחרי כשעתיים טיסה הגיעו כל המטוסים לקפדוקיה, והדבר הראשון היה להירשם ולדווח על צוותי המטוסים והנוסעים וכמובן גם לתדלק במטוסים שהיה להם מיכל רזרבי.
אחרי כל אלו יצאנו סוף כל סוף לכיוון המלון ומשם לסיור בסביבות העיר, תוך כדי כך שאנו חולפים על נופים מיוחדים במינם.
לקראת ערב אחרי ארוחת הערב יצאנו למועדון מקומי להופעת פולקלור, הכולל ריקודים, רקדנית בטן ומופע אש.



<u>היום השישי</u>
למחרת השכמנו קום, במטרה לרחף בכדור פורח מעל תופעות הטבע של קפדוקיה, וקשה לתאר במילים את החוויה, של הריחוף, בין מספר רב של כדורים פורחים בנמצאים בשמיים מסביב לך, הנוף הנשקף למטה, בקיצור חוויה של פעם בחיים שרק התמונות יכולות לשקף חלק ממנה.
בסיום הרחיפה לקראת שעות הצהריים המוקדמות, ולאחר טקס מתאים הכולל שמפנייה לפי מיטב המסורת וקבלת תעודות רחיפה, אפשר היה לצאת לטיול בקפדוקיה וצפות בתופעות הטבע המייחדות את האזור הזה, ובכלל זה מערות ומנזרים שנחפרו בסלע המקומי, וגם במקרה זה קשה לתאר במילים את עצמת המקום על החושים ורק התמונות יכולות לתאר חלק ממנה.



אסור לשכוח את הפריחה שנתקלנו בה לאורך הדרך, וגם בעת הנחיתה מהכדור הפורח,
בהמשך יצאנו לסיור במספר מפעלים מקומיים לייצור חרס וקרמיקה, שממוקמים בתוך מערות, ואין ספק שמה שראינו היה יפה ומאוד מרשים.







לקראת ערב חזרנו למלון להתארגנות ליום המחרת הכולל טיסה חזרה לישראל.

<u>היום השביעי והאחרון</u>

בבוקר יום זה כמתוכנן יצאנו לשדה התעופה בקפדוקיה, במטרה להמריא מוקדם ככל שניתן ולהגיע לחופי ישראל לפני החשיכה. כמו בכל הפעמים הקודמות, גם הפעם הטורקים הערימו עלינו קשים באישור תכנית הטיסה לאדנה, ואחרי המתנה מורטת עצבים של כשעתיים קיבלנו בסופו של דבר את אישורי הטיסה ויצאנו בדרכינו לאדנה, גם הפעם הכלל היה לטוס לפי התכנון המקורי, אך תוך נסיון להיצמד למרשה שאושר לנו.
במקרה של לג זה היה צורך לעבור שרשרת הרים גבוהה, של רמת אנטליה, כאשר מסלול הטיסה עובר בין שני פסגות גבוהות ומושלגות, מראה מרהיב ומיוחד במינו.

אחרי טיסה של קצת למעלה משעה הגיעו כל המטוסים "לבסיסם בשלום" וכולם נחתו באדנה, תוך תקווה כי הפעם ההמתנה במקום תהיה קצרה, אלה שתקוות לחוד ומציאות לחוד, וגם הפעם נתקלנו בכל מיני תקלות בירוקרטיות שונות, ובכלל זה חיוב מוגזם על הסעות ושירותי קרקע אחרים, ורק אחרי לא מעט וויכוחים, בעיקר של חני, ובמקביל גם וויכוחים על אישורי טיסה לישראל מבלי שיהיה צורך לטוס ל- MUT אלה ישירות דרך TARSUS, אישורים שבסופו של דבר התקבלו.
לקראת שעות הצהריים, התאפשר לנו להמריא לכיוון ישראל, ולחופי הארץ הגיע המטוס הראשון לקראת השעה 16:00 והאחרון לקראת השעה 17:30, ואני מניח שלכולם רווח כאשר חופי הארץ נצפו מרחוק.
כמובן אחרי בדיקת מכס ודרכונים כל מטוס יכול היה להמשיך לטוס לשדה היעד הסופי שלו, כאשר כולנו מלאי חוויות וסיפורים ממטס זה, שעליהם עוד יסופר בפורומים שונים.

המשתתפים צילמו כ-4000 תמונות אותם ניתן לראות באלבום שיגאל ריכז על גבי CD

כתב יוסי לוי
מאי 2008