

כמו הרבה דברים שרציתי לעשות, גם על נסיעה לאושקוש וכל שכן טיסה לשם, אני חולם כבר זמן רב, ולא תמיד יצא לי לעשות זאת מסיבות שונות.

השנה, למזלי הטוב, הדבר התאפשר, ואת המסע הזה אתאר מנקודת המבט שלי, וגם אציג את נקודת המבט של טייסים אחרים שהשתתפו במטס בתוך מאמר זה, לפחות לגבי חלק מהימים או האירועים.

מעט על אושקוש

העיר אושקוש נמצאת במדינת ויסקונסין בארצות הברית של אמריקה, ומקומה הוא בצפון מזרח ארה"ב.

באושקוש מתקיים מדי שנה, בחודש יולי, פסטיבל המטוסים הגדול בעולם ולמקום מגיעים מאות מטוסים מכל רחבי ארה"ב וכמובן אף ממדינות אחרות.

הלינק לאתר הרשמי של האירוע הוא <http://www.airventure.org>



חלק מהמטוסים שמשותפים באירוע מוטסים ע"י טייסים שאינם אמריקאים, אלא ע"י טייסים מלאומים אחרים, והקבוצה שאני הצטרפתי אליה באה כולה מישראל.

ההתארגנות למסע

ההתארגנות למסע החלה כבר בחודש מרץ 2011, ע"י בנצי מאיר, וזו לו הפעם ה-3 שהוא מארגן מסע כזה.

כאשר נודע לי על כך, מיד נרשמתי למסע, מתוך כוונה שהשנה אממש את חלומי.

כחלק מההכנות התקיימו מספר מפגשים במהלך אפריל ומאי 2011, אך בגלל ששהיתי באותם זמנים בחו"ל, לא השתתפתי במפגשים אלו למעט מפגש אחד שהתקיים עוד לפני שנרשמתי אליו וידעתי מי יהיו חברי למסע, וקיוויתי לטוב.

לצערי גם במפגש האחרון שנערך כשבועיים לפני היציאה, לא הצלחתי להשתתף בגלל התחייבויות קודמות, אמנם ניסיתי להזיז אותן או לשנות את מועד המפגש על מנת שלפחות פעם אחת לפני המסע אפגוש את האנשים שאיתם אני אמור לבלות שבוע שלם, אך גם במקרה זה הדבר לא הסתדר.

למרות זאת, מבחינה היכרות עם שאר משתתפי המסע, אני יכול להגיד, לאחר מעשה, כי מבחינתי החברה הייתה נעימה וכיפית.

הדבר היחיד שכן עשיתי כהכנה למסע זה היה לצאת לטיסה מהרצליה לחיפה במהלך יוני, יחד עם שותפי לטיסה, אוריאל, וכמובן עם המדריך שיהיה אתי במטוס בארה"ב, אורי אביב, במטרה להכיר את שניהם ובאותה הזדמנות לטוס במטוס שדומה למטוס שאני אמור להטיס בארה"ב, סונה C172 s1000, גלאס-קופטית.

כמובן שבמהלך הערכות היו גם דברים נוספים כגון: קבלת תדריכים, מצגות ומידע שוטף שנשלח במייל, הדפסת מסלולי הטיסה ועוד.

למי שחושב לעשות מסע כזה בעתיד יכול להירשם באתר אגודת התעופה האמריקאית (AOPA Aircraft Owners and Pilots Association) בלינק הבא <http://www.aopa.org>

ואח"כ להיכנס ללינק הבא http://www.aopa.org/asf/online_courses ושם ללמוד על מבנה המרחב האווירי בארה"ב וכיצד לנהל את הדיבור בקשר באנגלית בטיסות VFR טיסות ראייה.

כמו כן אתם יכולים להיכנס לאתר הבא <http://skyvector.com> שבו תוכלו לרשום מסלול טיסה, ולראות מפות VFR ו-IFR, כולל ניתן ללחוץ על שם של שדה תעופה ולקבל את כל הפרטים על השדה,

או לאתר דומה <http://runwayfinder.com>

ובאשר למזג אוויר ברחבי ארה"ב ניתן להיכנס לאתר <http://aviationweather.gov/adds>

המסע התחיל ב- 21 או 22 ליולי 2011 (כל אחד לפי מועדי ההגעה שלו בטיסה לארה"ב), ובמפגש כל המשתתפים במטס התקיים ב- 22/7/2011 בעיר מנסס (Manassas) הנמצאת במדינת וירג'יניה (Virginia) ודרומית מערבית לווישינגטון די.סי. (Washington d.c).

מאוחר יותר התברר לי כי חלק מהחבורה הגיע עוד הרבה קודם לכן לארה"ב והגיע למקום ומועד המפגש לאחר שטייל מעט בארה"ב, והיו אחרים שתכננו לעשות זאת מיד אחרי המסע, כמוני, אך שאני מסיבות שונות ביטלתי את התכניות שלי להמשך השהות בארה"ב.

המסע כולו הסתיים ב- 29 ליולי 2011 באותו מקום, ובמהלך הימים הללו כל החבורה הייתה אמורה לטוס ברחבי ארה"ב, ובתוך כך גם לבקר מספר ימים באושקוש עצמה.



מסלול הטיסה המתוכנן

ימי המסע לאושקוש יפורטו בדגש על התכנון והביצוע בפועל, בגלל המשתנים השונים - של תנאי מזג האוויר בעיקר ומשתנים אחרים שמהם יש להפיק את הלקחים לאלו שיעשו מסע זה בעתיד, ובאותה מתכונת, דהיינו טיסה בלווי מדריך שיש לו רישיון טיסה והדרכה אמריקאי, בין שהוא ישראלי ובין שהוא אמריקאי.

מסקנות ולקחים שלי לגבי איזה מדריך לצרף לטיסה

בדרך כלל מותר לטוס בארה"ב למי שיש ברשותו רישיון טיס אמריקאי או בלווי מדריך שיש לו רישיון כזה.

מי שיש לו רישיון אמריקאי, יכול להטיס בעצמו ובתנאי שהוא מבצע בחברת התעופה, ממנה שוכרים את המטוס, בדיקת כושר טיסה ועובר אותה בהצלחה, במידה ולא מעוניינים לעבור את הבדיקה, או נכשלים בה, ניתן כאמור לטוס בלווי מדריך. טייסים ישראלים יכולים בתהליך לא מסובך במיוחד להמיר/לקבל רישיון אמריקאי, אך הדבר לא יפתור אותם לבצע בדיקת כושר טיסה בחברת התעופה המשכירה את המטוסים.

במקרים בהם לטייס אין רישיון אמריקאי, אזי הוא חייב לטוס בלווי מדריך בעל רישיון כזה, ולכן יש חשיבות מיהו המדריך ומהו הניסיון שיש לו בטיסה בארה"ב בפרט ולא רק ניסיון בטיסה בכלל.

המדריכים הללו יכולים להיות מדריכים אמריקאים או ישראלים בעלי רישיון אמריקאי, ולכן יש חשיבות לבדוק מהו הניסיון שיש להם בלווי טייסים בחו"ל בכלל וישראלים בפרט, וכמו כן מהו הניסיון שלהם בטיסה ברחבי ארה"ב, וכל זאת בלי קשר לפן האישיותי של כל אחד מהם, שגם לו יש משקל וחשיבות מאוד גדולים לשביעות הרצון של הטייס שמטיס את המטוס.

מניסיוני הקצר במטס, ובלי קשר לפן האישיותי של המדריך, הגעתי למסקנה כי :-

העדיפות הראשונה, היא למדריך אמריקאי בעל ניסיון בלווי טייסים ישראלים.

בעדיפות שנייה, מדריך אמריקאי בלי ניסיון כזה.

בעדיפות שלישית, מדריך טייס ישראלי בעל רישיון אמריקאי שיש לו ניסיון בלווי טייסים ישראלים וניסיון רב בטיסה בארה"ב.

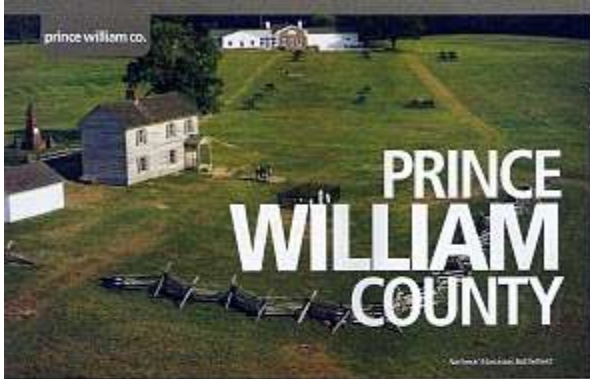
בעדיפות רביעית, מדריך בעל רישיון ישראלי ללא ניסיון בלווי טייסים ישראלים אך בעל ניסיון רב בטיסה בארה"ב.

בעדיפות האחרונה, טייס בעל רישיון אמריקאי ללא ניסיון בלווי טייסים ישראלים/או עם ניסיון מועט של טיסה בארה"ב.

כיום, כחכם לאחר מעשה, במקרה ואתם נתקלים בסוג המדריך המלווה האחרון, הייתי שוקל האם בכלל להצטרף למסע כזה.

בערב זה התכנסו כל משתתפי המסע, 19 איש ללא המדריכים המלווים הישראלים או האמריקאים, ובתוכם שתי נשים שרק אחת מהם היא טייסת בעצמה, במלון שנקבע.

כבר במועד ההגעה נאמר לי ע"י חברה' שהגיעו לפני, כי בסביבת המלון נערך טקס לציון מלחמת האזרחים האמריקאית, לאחר מכן התברר כי מדובר בחגיגות 150 שנה למלחמה החשובה שנערכה לא רחוק מהמלון במקום הנקרא "בול ראן" (bull run).



לקראת האירוע נכתבו כתבות שונות בפרסומים המקומיים, והנה אחת מהן-

כתבות נוספות הנוגעות לאירוע זה תוכלו לראות באתר פיקאסה, שהלינק אלי הוא

<https://picasaweb.google.com/108099394291917075741/WoLbBaHfeat=directlink&?authuser=0>

ולאתר האירוע הנ"ל כנסו ללינק הבא

<http://www.manassascivilwar.org/home.aspx>

לצורך ציון האירוע התגוררו באותו מלון יחד אתנו, אנשים שהתלבשו כדרומיים ואף בנו בחזית המלון מאהל והציבו 2 תותחים שבהם ירו אחת למספר שעות.

תמונות המאהל והירי בתותח



בערב זה יצאנו כל החבורה למסעדה מקומית לארוחת ערב, ומבחינתי זו הייתה הפעם הראשונה שפגשתי את כולם.

ארוחות הערב המשותפות של כולם ביחד או שהתחלקו לשתי קבוצות, כפי שקרה במהלך חלק משאר הימים, שימשו את החברה' להעמקת הקשר וההיכרות בין טייסי הקבוצה וכמובן לסיפור חוויות מהטיסה במהלך מסע זה או סתם מניסיון בטיסה במקומות אחרים בעולם.

היום הראשון למסע- 23 ליולי 2011

בבוקר יום זה נסענו לשדה התעופה במנסס במטרה לפגוש את חברת התעופה ובעליה בוב בסוב ולקבל תדריך אחרון עבור כל ימי המסע, וגם כדי להביא 3 מטוסים משדה אחר, ליסיברג (leesburg) KJHO, הנמצא מרחק טיסה של כ- 15 דקות ממנסס לכיוון צפון מערב.

הלינק לאתר החברה ממנה שכרנו את המטוסים הוא <http://www.aviationadventures.com> ובעת ההמתנה לתדריך, סיירנו במוזיאון המקומי המצוי בלובי השדה, מוזיאון המציג את התעופה בתקופת המלחמות השונות, וכמו כן עמדת לימוד בסימולטור על מחשב של הגרמין 1000 (germin) שהיה ברוב המטוסים שקיבלנו.

לקראת השעה 10:00 החל התדריך למסע בחדר התדרכים של חברת התעופה בנוכחות כולם, ובכלל זה הטייסים האמריקאים שמתלווים לקבוצה וגם בעל החברה בוב.

התדריך הסתיים לאחר כשעה, לא לפני שחילקו לכולנו גם חולצות וכובעים של המסע.

בסיום התדריך כל קבוצת טייסים, לפי המטוסים, קיבלה סט מפות וספרות מקצועית המתאימה למסלול הטיסה המתוכנן וכמו כן גם ציוד קשירה ועגינה הכולל 3 יתדות מתברגות וחבלי קשירה עבור המטוס.

בסיום כל אלו, הטייסים שמטוסיהם כבר חנו במנסס, חזרו למלון ואילו הטייסים האחרים, וביניהם אוראל ואני, שצריכים היו להטיס את מטוסיהם מליסברג למנסס יצאנו לשם בנסיעה.

זאת ההזדמנות לציין כי למטוסים נתנו אותות קריאה השונים מאות הקריאה על זנב המטוס, וכל המטוסים נקראו air venture ומס' נוסף לכל מטוס, ואות קריאה זה שימש אותנו לאורך כל המסע כאות הזדהות מול מגדלי הפיקוח.

אני נסעתי לליסברג יחד עם אסף, זאב, אוראל ואורי אביב והאחרים נסעו עם בוב.

השעה הייתה כבר צהריים וכל החבורה הרעבה נכנסה למסעדה מקומית ורק לאחר מכן הגענו לשדה התעופה ליסברג.

בשדה התעופה, אחרי הגשת מירשה SFRA (Special Flight Rules Area) שהוא מירשה לאזורי טיסה מיוחדים כמו של וושינגטון, אוראל התיישב מאחורי ההגאים ולצידו אורי המדריך המלווה ואני כמובן התיישבתי מאחור והמראנו בדרכנו למנסס, ובתום טיסה של כ- 15 דקות היינו כבר על הקרקע.

לאחר סגירת המטוס וקשירתו יצאנו חזרה למלון במנסס.

בערב יום זה יצאנו שוב כולם לארוחת ערב, אלה שבערב זה הקבוצה התחלקה לכאלו שהלכו למסעדה איטלקית חלבית והיתר וביניהם אני למסעדה בשרית.

אחרי יום ארוך ומתיש, חזרנו למלון לישון לאזור כוח, כי למחרת צריכים לצאת לדרך כבר בשעה 06:00.

היום השני למסע- 24 ליולי 2011

לג מתוכנן- מנסס KHEF- מורגנטאון KMGW- דייטון KDAY

בבוקר יום זה התברר כי מזג האוויר לאורך הדרך הוא מעונן וערפילי, עקב חזית שנעה וחוצה את מסלול הטיסה.

התכנון המקורי שלנו, שנעשה יום קודם, היה שמיד לאחר ההמראה ממנסס נטוס מערבה ורק אחר כך נטוס לצפון מערב, ומשם להמשיך מערבה למורגנטאון.

לאחר ההתארגנות ובכלל זה הגשת מירשה והבדיקות לפני הטיסה, התיישבתי מאחורי ההגאים במטוס והמראתי לכיוון היעד המתוכנן, אך עקב החזית שנצפתה במסך המכ"מ שבמטוס וכמו כן עקב ההכוונה של הבקרה, נאלצנו לטוס מיד אחרי ההמראה בתחילה צפונה ובהמשך לכיוון דרום מערב, במטרה להימנע מלהיכנס לתוך החלק המרכזי של החזית, ולהיות רק בשוליים שלה.

מבחינתי השליטה על המטוס ושמירה על נתוני הטיסה במזג אוויר כזה הייתה משימה לא קלה כלל ועיקר, אך כמובן שהתגברנו ובתום כשעתיים וקצת הגענו ליעד הביניים שלנו מורגנטאון, הנמצאת במדינת וירג'יניה המערבית (west Virginia).

למרות שהיה במטוס טייס אוטומטי, נמנעתי מלהשתמש בו, במטרה להתמודד עם המטוס גם בתנאי מזג אוויר כזה.



תמונת השדה במורגנטאון

במהלך הטיסה היינו בחלק מהזמן מעל שכבת העננים שבתמונה תוכלו לראות את גודלה, אך לפעמים היו גם קרעים בתוך העננים שאיפשרו לי לראות את הקרקע.



לאורך תוואי הטיסה עד לשדה התעופה מורגנטאון חלפנו מעל נהר הפוטומאק (Potomac) ובחלק מהדרך לאורך כביש 68, וכמובן מעל ערים שונות שלא אפרט כאן, והכי חשוב חצינו את חלקה הצפוני של שרשרת הרי הפלאצ'ים (Appalachian).

לאחר הנחיתה במורגנטאון כולנו עשינו אתנחתא קלה וישבנו גם לאכול משהו.

אחרי התעכבות של כ-30 דקות יצאנו שוב לדרך, כאשר שבשלב זה אוריאל שוב תפס את מקומו מאחורי ההגאים, והמראנו ליעד הסופי של אותו יום העיר דייטון (Dayton), הנמצאת במדינת אוהיו (Ohio).

למזלו של אוריאל מזג האוויר השתפר מעט ולכן גם הטיסה וגם הראות הייתה טובה יותר, ובגלל כל אלו בדרך סטינו מעט לצפון מערב, לעיר בשם Newark בכדי לראות בניין מיוחד הנקרא "הסל" (basket), שזהו למעשה מבנה/מפעל המייצר סלים ולכן המבנה עוצב בסגנון של סל קניות.



מזג האוויר המשיך להשתפר, הראות הייתה טובה יותר, ויכולנו לראות בעת הטיסה את נהר אוהיו בעת חצייתו ממזרח למערב ואת שדה התעופה קולומבוס. אחרי כשעתיים של טיסה נחתנו בדייטון, וכבר במהלך הנחיתה ראינו כי בשדה נערך מפגן אווירי, שכמובן מיד צילמנו אותו מהאוויר

מיד אחרי הנחיתה, התארגנו לנסוע למוזיאון התעופה הנמצא בקרבת העיר, מוזיאון תעופה גדול במיוחד, והגענו אליו לקראת השעה 14:30 והתברר כי במקום יש מבקרים רבים מאוד. הסתובבנו במקום כ-3 שעות עד לסגירתו, כשבמהלך השהייה בו שמענו התפרצות של סופת רעמים וברקים, כולל גשם זלעפות שירד במשך כשעה לפחות, והודינו לאלוהים שבזמן הזה אנחנו לא באוויר, ואת היסמנים לסופה זאת ראינו כבר בדרך למוזיאון. דרך אגב הסופה הייתה צפויה לאור התחזיות.





מהמוזיאון נסענו לעיר, התארגנו במלון ולסיום יצאנו שוב לארוחה משותפת, ובסופו של יום חזרתי למלון עייף עד מאוד ומרוצה, מחכה ליום המחרת שבו נדרשנו להיות מוכנים לציאה בשעה 06:00.

היום השלישי למסע- 25 יולי 2011

לג מתוכנן- דייטון KDAY- לה פורט KPPO- דודג' קאונטי KUNU- ריפון RIPON - אושקוש KOSH

בוקר זה החל במזג אוויר נעים וראות טובה, יחסית ליום הקודם. אחרי תדרוך קצר של בוקר והגשת מירשים, יצאנו לרחבת המטוסים ובסיום הבדיקות וההכנות אני התיישבתי מאחורי ההגאים.

לקראת השעה 08:00 המראנו לדרכנו בכיוון צפון מערב, תוך ניסיון להתחמק מהעננות שהייתה בדרך, למרות הכל, אך מאחר והראות הייתה טובה היה קל יותר לראות את הקרקע.

בערך במחצית הדרך חצינו נהר הנקרא סנט ג'וזף "יוסף הקדוש" (St. Joseph) ולקראת השעה 10:30 הגענו לשדה התעופה בלה-פורט הנמצא במדינת אינדיאנה (Indiana) ומעט דרומית מערבית לקצה הדרומי של אגם מישיגן (Michigan lake) ולעיר שיקגו (Chicago), שם קיבל את פנינו זוג נחמד שאירח אותנו וכיבד באוכל ושתייה, כאשר התשלום היה לפי יכולתו ורצונו של כל אחד.

תמונת השדה בלה פורט ואשת הזוג שאירח אותנו בשדה ביחד עם בתה

לאחר מנוחה קצרה החלפתי מקום עם אוריאל והוא המשיך בטיסה. המשך הטיסה הייתה אמורה להיות לאורך חופי אגם מישיגן וצפונה עד מילוואקי (Milwaukee) ומשם לצפון מערב עד ל דודג' קאונטי בכדי להצטוות לשיירה אחת לקראת הכניסה לאושקוש.

בפועל בדרך הייתה עננות כבדה ולכן מלה-פורט טסנו מעט צפונה ואחר כך חתכנו את הקצה הדרומי של האגם, כך שהגענו למרכז האזור העירוני של העיר שיקגו, בערך מול שדה התעופה שלהם, ומכאן המשכנו לטוס לאורך החוף.

מאחר וכאן הראות הייתה טובה יותר, ניתן היה לצלם את חופי העיר, המרינות שלאורכה, מסלול התעופה שהפך למרכז קניות וכמובן את המקדש הבהאי בקצה הצפוני של העיר.



תמונת החבורה הדרומית כולה



מקצה העיר שיקגו, הנמצאת כבר במדינת אילינוי Illinois, פנינו לכיוון צפון מערב ישירות לדודג' קאוניטי מבלי לעבור ממש מעל העיר מילוואקי Milwaukee, בדרך עברנו גם את 6 flages great America שזהו קומפלקס ענק של מתקני שעשועים, ותוך זמן קצר מצאנו עצמנו כבר במדינת וויסקונסין Wisconsin כאשר במערב רצועת החוף ראינו אזורי אגמים רבים ומקווי מים שונים.

אחרי כשעה וחצי של טיסה, אוריאל נחת בדודג' קאוניטי ושם לאחר המתנה קצרה לכל המטוסים, התארגנו לצילומים של כל מהטייסיים, מדריכים ומלווים וקבלת תדרוך אחרון לפני הכניסה לאושקוש, התכנסנו לשיירה של המטוסים בכדי להמשיך הלאה לאושקוש, כשהמטרה להגיע לשם עד השעה 14:00 ולפני סגירת השדה בגלל התצוגה האווירית שמתקיימת בו מדי יום בשעה 15:00.



בסיום כל אלו, התיישרנו, אחד אחרי השני, ואלינו הצטרף מטוס נוסף של אותה חברת תעופה שמהם שכרנו את המטוסים. כולם הסיעו לתחילת המסלול והמראנו בדרכנו לאושקוש (Oshkosh) בשיירה תוך שמירת מרחק סביר בין מטוס למטוס.

אחרי טיסה של כ- 15 דקות כבר השתלבנו במתכונת הכניסה לאושקוש, ומהר מאוד נגלה לעינינו המראה המרהיב של עשרות ומאות מטוסים חונים על הדשא מסביב למסלולים, מראה מרהיב.

זהו אולי המקום להציג את מתכונת הכניסה לאושקוש, שהיא מיוחדת במינה ושאינן כנראה שני לה בעולם, שלצורך כך ניתנות הוראות מיוחדות הנקראות notam שבה כל המטוסים מתכנסים לנקודה מסוימת, ובמקרה שלנו ריפון, שם הם מזוהים מהקרעק ע"י הפקחים והם מבקשים מהמטוס לנענע

את הכנפיים לאחור הזיהוי, ולאחר מכן מורים לו להמשיך לאורך ציר הכניסה לשדה, אחרי המטוסים שכבר נמצאים בציר זה.

כאשר מתקרבים לשדה, לנקודה הנקראת פיקס fisk בקר נוסף היושב על הקרקע בעמדה מיוחדות, מודיע למטוס על איזה מסלול לנחות וכמו כן לאיזה נקודה מתוך 3 הנקודות הצבעוניות שמסומנות על המסלול עליו לכוון את הנגיעה בנחיתה.

משמעות הדבר כי ייתכנו מצבים שמטוס ראשון מכוון לנחיתה בנקודה הצבעונית הראשונה על המסלול, ומיד אחריו על אותו מסלול מכוון מטוס נוסף לגעת בנקודה הצבעונית הבאה וכך גם לגבי המטוס השלישי, במילים אחרות על אותו מסלול נוחתים בעת ובעונה אחת 3 מטוסים, כאשר המטוס השני עובר וחולף מעל המטוס הראשון לצורך הנחיתה והמטוס השלישי עובר וחולף מעל השניים הקודמים בדרך לנחיתה.

ראה מפה של המקום ביחס לאושקוש



מה שעורר אצלי הערכה כלפי המקום והמארגנים, היה כושר הארגון ואופן ניהול תנועת המטוסים שמגיעים לנחות במקביל



תמונת מפת שטח הארועים באושקוש מסלול המפגן.

במהלך המפגן פגשתי את שאר החבר'ה מהדרום-קפלן, פיני, אביגדור ואלי פרץ שהגיעו למקום בנסיעה ברכב ולא בטיסה.

בסיום המפגן התכנסנו כולם ליד הרכבים וישבנו יחד לשתות בירה ולשוחח על הא ועל דה. לקראת השעה 19:00 יצאנו בדרכנו למלון ומאוחר יותר יצאנו לאכול כל אחד בהתאם לחשק שלו.



תמונת עמדת הפיקוח הקרקעית

בערב נסענו למקום הלינה באוניברסיטת מריאן (Marian university) הנמצאת בעיר פון-דו-לאק (fond du lac) הסמוכה לאושקוש, כשכולנו רוצים ועייפים, אך מרוצים.

היום הרביעי למסע- 26 ליולי 2011

זהו הבוקר היחיד בימים האחרונים שלא הייתי צריך לקום מוקדם מאוד, כי נדרשנו להיות מוכנים עד שעה 08:00, כך שהיה אפשר לישון קצת יותר.

לקראת 08:30 יצאנו לדרך לשדה של אושקוש במטרה לראות ביום זה קצת יותר, ואכן היום היה קייצי ומלא אור, ואפשר היה להסתובב באופן חופשי.



כפי שניתן לראות במפת האתר של אושקוש, במרחב האירוע ישנם 4 הנגרים גדולים המסומנים באותיות A,B,C,D שבהם חברות רבות המציגות את מוצריהן, כמו גם ברחבי השטח והמדשאות שבין המסלולים.

מי שמעוניין לרכוש מוצר או לאתר חברה מסוימת ולא רוצה לעשות זאת סתם בשוטטות בין הביתנים או בתוכם יכול לעשות זאת ע"י כך שייגש לאחד מהנגרים אלו. בכניסה לכל הנגר ישנה עמדת מחשב שבה ניתן בהקשת שם המוצר או שם החברה לאתר בקלות היכן ממוקמת בתוך ההנגר או באיזה הנגר אחר ואז לגשת אליו ושם לאתר את מיקום המוצר/יצרן בתוכו.

במהלך השוטטות בתוך ובין הביתנים שמעתי לעתים קרובות את השפה העברית, והתברר כי חלקם הם טייסים מישראל שהגיעו לאירוע וחלקם הם ישראלים תושבי ארה"ב או אנשי עסקים כאלו בעלי רישיון אמריקאי.

אחרי יום שלם של הסתובבות ובחינה של מטוסים, אמצעי טיסה שונים ועוד, בתוך ההנגרים וביניהם, נפגשנו שוב כל החבר'ה הדרומיים בתחילת המופע, ואלינו הצטרפו ביום זה עוד 2 טייסים- חביב ויוסי ממצדה.

את תמונות והסרטים של כל הימים של אושקוש ניתן לראות בלינקים הבאים:-



תמונת השדה והמסלולים

כל אלו ישולבו בתוך הכתבה במועד מאוחר יותר.

בסוף יום זה, חזרנו למקום הלינה באוניברסיטה, בידעה כי למחרת היום ייתכן ויהיה גשום.

שוב יצאנו כולנו לאכול במסעדה בסמוך לאוניברסיטה, וחזרנו לישון.

היום החמישי למסע- 27 ליולי 2011

בבוקר גילינו כי התחזית אכן התממשה, הבוקר היה גשום ומעונן, אך הדבר לא מנע מאיתנו לנסוע לתערוכה.

אמנם היה צורך להצטייד במעילי גשם ולמי שלא היה, נאלץ לקנות אחד כזה בכניסה לתערוכה, אך זה הספיק בכדי להגן עלינו בשעות הראשונות של הבוקר במהלך הסיור בין הביתנים השונים.



לקראת צהריים, מזג האוויר החל להתבהר, והגשם פסק, מה שאפשר תנועה יותר נוחה בין הביתנים והתצוגות, וזאת עד לשעת האירוע האווירי היומי, שבה שוב התכנסו כל הדרומיים באותה נקודה לצפות באירוע.

במהלך הסיור במשך היום שמעון, חיים ואני הלכנו גם לאגם הקרוב לשדה לראות מטוסים ימיים, ורק לאחר מכן חזרנו לחזות באירוע האווירי...

ביום זה הייתה אמורה להתקיים טיסה של מטוס בסגנון האחים רייט, אך עקב תקלה כלשהי טיסה זו לא בוצעה.

תמונת המטוס כמו של האחים רייט על הקרקע

אך כמובן ביום הקודם המטוס כן טס וכך הוא נראה באוויר

כמו בשאר הימים סגרנו את היום בארוחה משותפת במסעדה ברחוב הסמוך למלון ולאחריה הלכנו לישון ולאגור כוח לקראת יום המחרת.

היום השישי למסע- 28 ליולי 2011

בבוקר יום זה היינו אמורים לצאת מאושקוש ולטוס לכיוון מפלי הניאגרה Niagara falls בלג הבא – אושקוש KOSH- לה פורט KPPO- לורן קאוניטי KLPR- מפלי ניאגרה KIAG

לפני היציאה מהמלון קיבלנו תדרוך שכלל הסבר כיצד להוציא את המטוס מהדשא בהסעה, במיוחד אחרי מספר ימי הגשם שהיו בימים האחרונים, ולאחריו יצאנו בנסיעה לשדה, וכאשר הגענו למקום התארגנו במטוס, כולל בדיקות מוקדמות ודחיפת המטוס מנקודת החנייה שלו קדימה לפחות מטר אחד.

השלב הבא היה התנעת המטוס והסעתו על הדשא לקטע של מסלול הסעה עם אספלט, בכדי שכל המטוסים הסתדרו שוב בשיירה ומשם יוסעו למסלול ההמראה שייקבע ע"י מארגני האירוע.



6 מטוסים וביניהם המטוס שלי עשו זאת ללא מאמץ

מיוחד, ואילו 2 מטוסים של נחמיאס ושל אסא היו צריכים סיוע בדחיפה של כמה טייסים לתחילת ההסעה.

בנקודה זו היו לי חילוקי דעות וויכוח עם אורי המדריך המלווה שלי לגבי הסעת המטוס על הדשא שהייתה אמורה להיעשות על ידי לפי סיכום מוקדם אתו ובהמשך מסיבה של טענת בטיחות הוא לא אפשר לי לעשות זאת, למרות שהיה לי ניסיון מוקדם בנחיתה והמראה על מסלול דשא בנורבגיה.

לצורך הנוחות המטוסים האחרים יזוהו עפ"י המדריך המלווה למעט המטוס של אסא שבו לא היה אחד כזה.

מעט מאוחר יותר התברר כי יש נזילת שמן מהמטוס של נחמיאס, ולאחר בדיקת חיצונית של המטוס התברר כי הנזילה היא מאחת מבוכנות של המנוע, כמובן שזה יצר עיכוב רציני של כשעתיים עד שהוחלט מה לעשות, בתחילה הביאו מכונאי לבדיקת המטוס ובחינה מה ניתן לעשות ובסופו של דבר גררו אותו מהמקום להנגר קרוב לתיקון שהיה אמור להימשך מספר ימים.



תמונת המטוס המקולקל

בתוך כך היה צריך לבדוק מה עושים עם שני טייסי המטוס, ובסופו של דבר הוחלט כי נחמיאס (המארגן/מדריך) יחליף את המדריך המקומי האמריקאי

ג'ף במטוס אחר וכי שני הטייסים יצטרפו למטוסים אחרים שיש בהם מקום, ואילו ג'ף יישאר לוודא שמתקנים את המטוס ולקחת את הציוד של הטייסים חזרה למנסוס.

אחרי סיום אירוע זה התארגנו שוב ליציאה, וניסינו לקבל קדימות על שורות המטוסים שחיכו לצאת מאושקוש, אלה שאז למזלנו (הטוב או הרע) במטוס 16-F השייך למשמר הלאומי, קרס/נסגר הגלגל הקדמי שלו בעת שנחת על המסלול, והמטוס נמרח על המסלול, אולם טייסו יצא מזה בשלום.

תקלה זו גרמה לסגירת השדה למשך שעה נוספת, עד שהוחלט להמשיך להנחית ולאפשר המראה של מטוסים על המסלולים האחרים, ובכלל זה מסלול ההסעה.

סרטון נחיתה ה- 16-F באתר YNET

<http://www.ynet.co.il/articles/0,7340,L-4102599,00.html>

תמונת המטוס 16-F לאחר שפונה מהמסלול

רק לקראת שעות הצהריים אפשרו לנו בסופו של דבר, להתחיל לנוע לכיוון מסלול ההמראה, שבתוך כך ראיתי שורות של מטוסים שממתינים אף הם לתורם להסיע למסלול ההמראה ולהמריא.

אחרי הסעה שנמשכה כ- 15-20 דקות מצאתי את עצמי בסופו של דבר על מסלול ההמראה והמראתי בדרכי ליעד הביניים הראשון לה-פורט.

לטיסה זו הצטרף אלינו גם אחד מהטייסים של המטוס שקורקע, ומיד אחרי ההמראה טסנו לדרום מזרח ובתוך זמן קצר מצאנו עצמנו לחופי אגם מישיגן וכעבור זמן קצר נוסף מצאנו עצמנו ממערב לעיר מילווקי, אותה פספסנו בדרך לאושקוש, היא נצפתה מימין לנו.

בהמשך הטיסה עברנו שוב את העיר שיקגו ולקראת סוף האזור העירוני חתכתי לדרום מזרח לנחיתה בלה-פורט.





בקטע זה בנצי טס לשמאל המטוס שהטסתי וצילם אותי, כמו שאנחנו צילמנו אותו וכמו שקרה במקרים אחרים שמטוסים טסו האחד לצד השני, ותמונת המטוס היא לפניכם

ביציאה מלה פורט תפס את ההגאים אוריאל וטסנו משם ללורן קאוני הנמצאת בחלק הדרומי של חופי אגם איירי Erie שמדינת אוהיו Ohio תוך חציית הקצה הצפוני של מדינת אינדיאנה Indiana.

במהלך הטיסה חצינו שוב את נהר יוסף הקדוש כמו בטיסה הקודמת ללה-פורט, ולסיום אוריאל נחת בשדה של לורין קאוני.

לפני היציאה מלורין קאוני התברר כי מזג האוויר במפלים הוא סגרירי וישנה עננות ואפילו ייתכן ונגיע לשם בחשיכה. לכן ויתרתי על תורי ללג הבא, כי רציתי לחוג עם המטוס מעל המפלים וקוויטי שכך נוכל לעשות למחרת היום ואוריאל המשיך להטיס גם בקטע זה, עד למפלי הניאגרה Niagara falls.

במהלך הטיסה המשכנו לאורך החוף המזרחי דרומי של אגם איירי, תוך חציית החלק הצפון מזרחי של מדינת אוהיו ובהמשך החלק הצפון מערבי של מדינת פנסילבניה, ולקראת סוף הלג נכנסנו למדינת ניו יורק לחלקה הדרום מערבי לנחיתה בשדה.

החלק היפה של קטע הטיסה הנ"ל היה אורות היישובים שטסנו מעליהם כולל Dunkirk, ו-Buffalo וכמובן בסיום לפני הנחיתה העיר והשדה של מפלי הניאגרה.

תמונת אורות היישובים מלמעלה

לקראת השעה 22:00 הגענו ליעד, היישוב שליד המפלים, ומיד לאחר הנחיתה, למרות שהיה גשום, לקחנו את החפצים ובהליכה רגלית שמנו פעמינו למלון שהיה לא רחוק מהשדה.

כשהגענו למלון, ותוך כדי ההתארגנות לקבלת החדרים, סוכם בתחילה שכולם ילכו ביחד למסעדה, ואז חלקנו החליט כי לוקחים מונית ועוברים לצד הקנדי של המפלים בכדי לטייל במקום ולראות את המפלים בחשיכה מוארים בזרקורים. אני החלטתי להצטרף לנוסעים לצד הקנדי.

עלינו לחדרים ואחרי התארגנות קצרה, שתי מוניות הסיעו אותנו לכיוון מעבר הגבול, ואחרי כ-20 דקות נסיעה מצאנו עצמנו במעבר הגבול.

כבר מהגשר המחבר בין שתי הארצות השקפנו על המפלים, אך היות והראות באותו יום לא הייתה במיטבה, לא יכולנו לראות את המפלים בצורה הטובה ביותר.

בהמשך נכנסנו לתוככי העיר בצד הקנדי, ישבנו לאכול ואחרי כשעתיים התחלנו חוזרים לכיוון הגבול שוב במטרה לחזור למלון, בתוך כך התעורר בנו חשש קל מהבדיקות בצד האמריקאי, בכך שלא יהיו בהם עיכובים מיותרים, אך לשמחתנו זה לא קרה והמעבר היה קל ונעים.

כבר במהלך ההליכה לכיוון הגבול הודענו למוניות כי אנחנו חוזרים, וכשהגענו לצד האמריקאי המוניות כבר חיכו לנו זמן קצר לאחר מכן מצאנו עצמנו במלון.



כבר במהלך ההליכה לכיוון הגבול הודענו למוניות כי אנחנו חוזרים, וכשהגענו לצד האמריקאי המוניות כבר חיכו לנו זמן קצר לאחר מכן מצאנו עצמנו במלון.



היום השביעי למסע- 29 יולי 2011 התקלות של היום הקודם היו תקלות שלאף אחד מהמשתתפים לא היה שליטה עליהן והפתרונות שנבחרו היו הרע במיעוטו, אך חלק מהתקלות של יום זה כפי שתקראו בהמשך לא היו מחויבות המציאות, וגרמו ללא מעט אנשים הרגשת מירמור ותסכול על כך שלא עשו מה שחלק אחר וגדול של הטייסים כן עשו.

בתכנית המקורית לג יום זה היה צריך להיות-

מפלי הניאגרה KIAG- דרך אגמי האצבע- אורנג' קאוונטי 4N1- דרך ניו יורק, לאורך נהר ההדסון- משם דרך לנקסטר KLNS למנסו KHEF

בבוקר יום זה מזג האוויר היה עם עננות נמוכה לפחות

בשעות הבוקר ועפ"י התחזית היו אמורים להיות ענני סערה לאורך מסלול הטיסה ובכלל זה מעל ניו-יורק, ולכן טענת המארגנים בתדרוך הבוקר הייתה כי אין אפשרות לעשות את המסלול המתוכנן במזג אוויר כזה.

לאורך כל שלבי ההתארגנות למסע זה ובמהלכו המארגנים חזרו וטענו כי המפתח להצלחת המסע הוא משמעת, ובכלל זה עמידה בלוחות זמנים, וכמו כן להישמע להוראות וההנחיות שניתנים בתדרוכים היומיים.

ממש לפני היציאה ממפלי הניאגרה נאמר בתדרוך הבוקר לכל המשתתפים כי הוחלט לטוס ישירות ללנקסטר Lancaster ומשם לשדה הבית במנסו ולדלג על ניו יורק ונהר ההדסון עקב מזג האוויר לאורך ציר הטיסה המקורי. לגבי הטיסה מעל המפלים נאמר כי המטוס הראשון שימריא יבדוק מה קורה והאם ניתן לראות את המפלים ובהתאם לכך יחליטו כל השאר מה לעשות.

המטוס הראשון שהמריא היה המטוס של נחמיאס ואילו אני הטסתי את המטוס השני, וכבר לאחר ההמראה נאמר לנו בקשר, לא זכור לי ע"י מי, כי עקב העננות לא ניתן לראות את המפלים ולכן המשכנו ליעד שנקבע ללנקסטר, תוך דילוג על המפלים ועל המסלול המקורי ובתוכו ניו יורק ופסל החרות.

הטיסה הייתה ברובה קלה ורק בחלק קטן מהזמן נאלצתי להתמודד עם עננים וזרמי אוויר, ובדרך חצינו שוב את שרשרת הרי האפלצ'ים בדרכנו ליעד הנחיתה.

כאשר נחתתי בלנקסטר ופגשתי את נחמיאס והטייסים שהיו אתו, ומאוחר יותר את אורי והטייסים שעמו, התברר לי ולכל שאר הטייסים של 3 המטוסים שהיו במקום כי שאר המטוסים, 4 במספר ובתוכם בנצי שגם הוא אחד המארגנים, החליטו לאחר התדרוך ולמרות מה שנאמר בו, על הקרקע ליד המטוסים, (לטענת בנצי זה הוחלט באוויר), כי הם טסים במסלול המקורי וזאת למרות שבתדרוך הבוקר נקבע כאמור אחרת ומבלי שניתנה האפשרות הזו מראש לכל המטוסים (כל מטוס בפני עצמו) לקבל החלטה דומה, באם לבחור לטוס במסלול המקורי או להימנע מכך.

כמובן שבאותו רגע ניצבט הלב לכל הנוכחים, כי הטייסים האחרים חוו משהו שאנחנו לא חוונו, למרות שזה היה התכנון המקורי, זאת כאשר עוד לא ידענו מה באמת ראו או לא ראו כל שאר המטוסים בגלל מזג האוויר.

כפי שעולה מתגובת הטייסים האחרים, החבר'ה של בוב דיברו אתו והעלו טיעונים וטענות לגבי היכולת או אי יכולת טיסה במסלול המקורי לאורך מזג האוויר, ולאחר שזה האחרון השתכנע בדבריהם, הוא דיבר והתייעץ על כך עם בנצי שקיבל אף הוא את דעתו.

כמו שאמרתי קודם, זוהי לדעתי נקודת הכשל של מסע זה, שלא ניתנה לכל המטוסים ובכללם המטוס שלי היכולת להחליט האם לטוס במסלול המקורי כמו לשאר 4-5 המטוסים שכן עשו זאת, כי פשוט אף אחד ובמיוחד המארגן, לא טרח להודיע בקשר, בתדר הפנימי שנקבע בינינו, לשאר 2 המטוסים שכבר המריאו כי קיימת אפשרות כזו.

גם אם ההחלטה על הטיסה במסלול המקורי התקבלה באוויר, כדברי בנצי, היה ראוי שיעשה כל מאמץ להודיע על כך לשני המטוסים שטסו ראשונים, המטוס של נחמיאס והמטוס שלי.

לאור ההחלטה האמורה המטוס של בוב, וככל הנראה גם של בנצי, יצא לדרך בטיסת IFR (טיסת מכשירים) בגובה 6000 רגל, למרות שרוב הדרך היה להם קשר עין עם הקרקע בין קרעי העננים, אך בהתקרבות לשדה הנחיתה המקורי 4N1 מזג האוויר הלך והחמיר והיו עננים סמיכים, מה שלא איפשר להם לנחות בשדה בבטחה אפילו לא בנחיתה גישה של GPS, כי המגדל בשדה לא היה מאויש, ולכן לאור החשש שהנחיתה לא תתבצע בצורה טובה ובטוחה החליטו המטוסים של בוב וכנראה גם של בנצי להמשיך הלאה ונחתו בסופו של דבר בשדה התעופה סטיוארט KSTW Steward, שדה משותף לאזרחים ולחיל האוויר האמריקאי שמחזיק שם מטוסים "קטנים" כגון הגלאקסי, החוויה תוארה כך ע"י חיים "לטוס לאורך ההדסון זו חוויה שלא הייתי מחמיץ".



גם המטוס של ריימונד, יצא בטיסה מזרחה לכיוון היעד המקורי, ובכדי להתגבר בחלק מהזמן על מזג האוויר הטייס נאלץ לטפס לגובה של 11000 רגל, ולאחר חציית גוש העננים, המטוס הונחת בשדה התעופה פוקונו פוקונו (KMPO) ומשם הוא המריא לאחר תדלוק בדרך לניו יורק כאשר הראות הייתה סבירה, דהיינו היה קשר עין עם הקרקע, וביעד שבו הראות השתפרה הם טסו לאורך הגדה הימנית של נהר ההדסון, מנהטן, פסל החירות סביבו עשו מספר סיבובים, ואחר כך המטוס עבר לגדה השמאלית וטס מעל גרנד-זירו, והחוויה תוארה כך ע"י חזי "חוויה מעיינ כמוה, שקשה לתאר במילים. טסנו מסביב לגברת אין ספור פעמים, פשוט לא היה חשק להפסיק".

בסיום כל אלו המטוס חזר לשדה בפוקונו לתדלוק ולקיחת מטען שהושאר שם, ומשם המשיכו ללנקסטר לנחיתה ביניים אך מפאת מזג האוויר הם נחתו בשדה אחר ככל הנראה KABE ובהמשך טסו למנסו.

המטוס של אורי, שהצטרף לשדה התעופה בלנקסטר, ניסה אך הוא לטוס במסלול המקורי, אך עקב מיכשור מוגבל במטוס (דבר שלא היה אצלי במטוס), הוא התקשה למצוא את דרכו לשדה בטוח במזג האוויר שהיה בדרך ולכן בסופו של דבר המטוס טס ללנקסטר כמוני. לגבי המטוס של אסא, אז הנה מה שהוא כתב "המראנו אחרונים משדה"ת ניאגרה על פי מרשה לטיסת מכשירים ואחרי ההמראה, ומאחר שמזג האוויר התנקה מעט, ביקשנו וקיבלנו אישור להסתובב מעל המפלים בגובה 4000 ואכן הצלחנו לראות אותם מבעד לקרעי העננים.

היעד הבא היה שדה התעופה באיתקה ניו-יורק KITH שנמצא בלב ארץ אגמי האצבע שם למדתי שלוש שנים ושם נולדה בתי הבכורה. לקראת ההגעה ביטלנו מכשירים והנמכנו לסיבוב מעל העיר ונחיתה בשדה.



תדלקנו שם והחברה הנחמדים של התחזוקה הזמינו אותנו לפיקניק שערכו במוסך. היה מעניין לראות את המוסך הגדול והנקי (מאד) ובו שני מטוסי סילון ולידים 152, אמריקה במיטבה.

משם המראנו לכיוון ניו-יורק וההדסון, טיסה של 45 דקות ושם כבר שמענו מטוסים אחרים שלנו מסתובבים ואחרי טיסה לאורך הנהר וצילומים מכל הכיוונים לקחנו כיוון מערבה לווישינגטון בדרך, מאחר שהשלפוחית הציקה עשינו נחיתה ביניים בשדה קטן בפנסילבניה שנקרא N87 ואחרי עצירה קצרה המשכנו לליסבורג לנחיתה סופית."

מה שיותר חשוב שבניו יורק עצמה מזג האוויר איפשר לכל 4 המטוסים האחרים לטוס מעליה ולאורך נהר ההדסון ולראות אותה מהאוויר כולל פסל החירות ושאר האתרים, ולאור חוויותיהם מהטיסה, הצביטה שלי ושל האחרים הפכה לכעס ותסכול, ואפילו קנאה בשאר הטייסים שמזלם שפר עליהם ויכלו לראות יעד זה.

היות ועיני אינה צרה בשאר הטייסים ואם יש כעס הוא לא עליהם, אזי הבאתי כאן את התמונות שהם ראו בטיסתם מעל העיר כולל ווסט-פוינט, הגשרים מעל הנהר המחברים בין חלקי מנהטן, נושאת המטוסים אינטרפרייז, גרנד-זירו וכמובן את קוני איילנד ובכלל זה פסל החירות.

עוד התברר לי בהמשך כי 2 המטוסים, של אסא ושל ריימונד חיכו על הקרקע ויצאו מהשדה שלייד המפלים מאוחר יותר.





המטוס של חזי חיכה לנוסע נוסף ולגבי אסא דבריו נרשמו קודם לכן. חזי ביקש רשות ואף קיבל לטוס בגובה 3500 רגל מעל מפלי הניאגרה וכמובן גם הצליחו לראות את מפלי הניאגרה מהאוויר ואני שמח בשבילם שהם יכלו לראות מה שאני לא ראיתי ועוד יותר שמח להציג גם את הצילומים של המפלים ממעוף הציפור.

3 המטוסים ובכללם המטוס שאני הייתי בו, יצאו מלנקסטר למנסס לקראת שעות הצהריים המאוחרות, ואילו 4 המטוסים האחרים המשיכו מניו יורק למנסס כל אחד במסלול שלו כפי שתואר קודם, ולקראת השעה 15:00 כל המטוסים נפגשו במנסס, שם בוצעו כל ההליכים של החזרת ציוד שהושאל לנו, סיכום שעות הטיסה ותשלום עליהם וסגירת קצוות אחרות למיניהם

המסלול במנסס ביום ובלילה כפי שטייסי המטוס של ריימונד צילמו

לדברי אסא " ההתחשבות עם החברה שהשכירה לנו את המטוס הייתה בעייתית והותירה אותנו עם קצת טעם מר בפה אבל זה מתגמד לעומת כל הימים היפים, המטוס הכיפי והחוויית שעברנו."



לגבי 2 מטוסים שהובאו מליסברג, המדריכים המלווים הטיסו אותם חזרה לשם ומשם הם הוחזרו בנסיעה, ובמקביל לכך שאר

הטייסים והמלווים הוסעו מהשדה למלון ברכבים שעמדו לרשות חלק מהטייסים או המארגנים.

בסיום היום כאשר חזרנו למלון חיכתה לנו הפתעה נוספת בדמות ברכה אלקטרונית שנרשמה על השלט בכניסה למלון המברכת אותנו הטייסים הישראלים על החזרה בשלום, ומצ"ב תמונת השלט.

את היום הזה ולמעשה את המסע כולו סיכמנו כולנו באותו ערב סביב שולחן ארוך שבו השתתפו כל הטייסים והמלווים, מדריכי הטיסה (למעט אחד- ריימונד) וכמובן המארגנים, כל זאת תוך כדי ארוחת ערב טובה ומשביעה, ובסופו של דבר חזרנו למלון ללינת לילה.

היום השמיני למסע- 30 ליולי 2011

ביום זה כל אחד יצא לו לדרו, מי חזרה לישראל ומי להמשך טיול בארה"ב או כל יעד אחר אותו בחר, אך כל זה היה רק לאחר שכמעט כולם למעט 3 טייסים העבירו את תמונותיהם אלי לצורך ריכוזם כמקשה אחת.

גם אני שבתי ארצה ומבחינתי תם ונשלם המסע לאושקוש, אך אני מקווה שתיווצר לי ההזדמנות בעתיד הקרוב לטוס מעל ניו יורק ונהר ההדסון ולראות ממעוף הציפור את כל מה שהחמצתי במסע זה.

הכותב יוסי לוי joseph levy הינו מומחה לאיסלנד iceland, המלווה קבוצות בנהיגה עצמית בלבד, והמתכנן מסלולי טיול לפי מידת המטייל והמשמש

כמומחה באתר <http://www.gotravel.co.il>

וגם באתר <http://www.briza.co.il>

לפניות לכותב shark4162@gmail.com

