

רשמי מסע אווירי לאושקוש 2011

19 טייסים ישראליים, 8 מדריכים, 8 מטוסים, 6 ימי מסע, 1800 מייל, 17 שדות תעופה

תקציר

כמדי שנה, נערך הכינוס הגדול והתערוכה בעיר אושקוש, וויסקונסין (ארה"ב) בסוף חודש יולי.

ביוולי השנה, ארגנתי והובלתי משלחת למסע אווירי מוטס מהעיר מנסס, וירג'יניה (בפאתי וושינגטון DC) אל אושקוש וחזרה לטיול חוויה בארצות הברית, מסע שהוא בבחינת MUST לכל מי שהתעופה מקננת בנפשו.

במסע השתתפו 19 טייסים מישראל, 4 מדריכי טיסה ישראליים, 4 מדריכי טיסה אמריקאיים, 8 מטוסים קלים.

מסלול המסע כלל ביקור במוזיאון חיל האוויר האמריקאי בדייטון אוהיו, ביקור בתערוכת AirVenture באושקוש, ביקור במפלי הנייגרה וטיסה דרך נהר ההדסון ומנהטן חזרה לנקודת המוצא ליד וושינגטון הבירה.

רקע

היה זה המסע השלישי לאושקוש אותו אני מארגן ומוביל. בשנת 2006 ארגנתי את המסע הראשון, מצומצם בהיקפו, שכלל 5 מטוסים ו-14 טייסים. כמארגן, המסע היה מתיש כל כך, שהמתנתי 4 שנים להזדמנות לארגון מסע דומה. הסבלנות השתלמה. ההיענות וההרשמה למסע השני בשנה שעברה היתה מעל המצופה והציבה אתגר לוגיסטי לא פשוט לשנע 38 אנשים ו-12 מטוסים על פני שליש אמריקה!!

המסע ב-2010 היה מוצלח ביותר ועבר ללא תקלות ואירועים במזג אוויר נפלא. למסע השנה נרשמו 19 טייסים ואליהם הצטרפו מדריכי טיסה ישראליים: בנצי מאיר, אורי אביב, אסא פיין ואורי לב. סה"כ מילאנו 8 מטוסים בצוותים של 2,3 או ארבעה במטוס.

לשמחתי מצאתי 2 שותפים נהדרים – עופר נחמיאס ובוב הפ. עופר, בנו של אשר נחמיאס המוכר מפעילותו רבת השנים בטיסת 10, טייס בחברת MESSA על מטוסי CRJ מדריך טיסה וותיק בארה"ב ומנוסה מאד במסעות לאושקוש וחזרה, היה אחראי על הצד האווירי של המסע והדריך את אחד המטוסים.

את המטוסים שכרנו זו השנה השניה ברציפות בבית הספר Aviation Adventures בעיר Manassas בוורג'יניה, בניהולו של BOB HEPP. הפך לחבר ושותף אמיתי. ברשותו בית ספר לטיסה מפואר הפועל על פי FAR141, המפעיל 34 מטוסים שונים, וסימולטורים מהמתקדמים בתחום. בוב עצמו הדריך באחד ממטוסי המטס ונוספו אליו עוד שני מדריכים אמריקאיים.

האתגר שניצב בפניי השנה – מזג האוויר ההפכפך של ארה"ב. להבדיל משנה שעברה, מזג האוויר לא האיר לנו פנים ונדרשנו להרבה טיסות מכשירים, שינויים ואילתורים על הנתיב בכדי להתמודד עם מזג האוויר.

היכולת לגרום לחבורה של טייסים ישראליים, הרגילה לרטון ולקטר, לעקוץ ולהסתלבט, לקבל משמעת טיסה "אמריקאית", ועדיין להרגיש שקיבלו תמורה מלאה לכסף, ולגרום להם חוויה בלתי נשכחת, בתנאים של אי וודאות ובלת"מים בלתי פוסקים – החל ממטוסים שמתקלקלים, המשך במז"א הפכפך וקיצוני בארה"ב ועוד גורמים המשתנים כל הזמן – היוותה אתגר רציני עבורי.

אם הצלחתי במשימתי – יעידו ציטוטים ועדויות מדברי משתתפי הקבוצה בפורומים השונים, או אצלי בפייסבוק.



הכנות

לפני היציאה היו לנו 2 מפגשים בישראל, בהם קיבלו חברי הקבוצה את מסלול המסע, תדריך על מבנה המרחב האווירי בארה"ב, ותדריך על נוהלי הכניסה המיוחדים לאושקוש. בנוסף הופנו המשתתפים לקורסים באינטרנט בנושאי קשר ודיבור ברדיו, נוהלי טיסה מיוחדים באזור DC וניו-יורק ועוד מקורות. כשבועיים לפני היציאה היה לנו מפגש עדכון מסכם.

נפגשנו ביום שישי 22 יולי בבית המלון בעיר Manassas, VA, 19 טייסים מישראל. את יום שבת בילינו בתדריך הכנה בשדה התעופה המקומי, Manassas Regional, ותדריך משותף עם המדריכים האמריקאיים. עשינו תדריכים בצוותים ועברנו על הנתיבים. כל מטוס הצטייד בסט מפות VFR (9 מפות) וסט ספרים המכיל את כל שדות התעופה בדרך, כולל כל תהליכי גישות המכשירים. משהו כמו 9 ספרים וכ-5"ק!!! לדאבוננו גם חל עדכון מפות באמצע השבוע והיינו חייבים להצטייד גם במפות החדשות...

יום ראשון

יצאנו לדרך השכם בבוקר יום ראשון 24 יולי. ב5:30 אספנו את שקיות ארוחת הבוקר שהכינו לנו במלון, וב06:00 היינו כבר ברחבת המטוסים, מרוגשים כילדים לפני מסע בלתי נודע. הולכים לטוס באמריקה!!
הלם תרבות ראשון - 8 מטוסים מניעים בלי לבקש רשות התנעה!!
ולדיעתכם מדובר בשדה ובו כ-300 מטוסים עם 2 מסלולים, מגדל פיקוח, ATIS, ערוץ הסעה וערוץ מגדל. עם קבלת רשות ההסעה, המגדל מקצה קוד טרנספונדר עבור אזור ה-SFRA המיוחד של וושינגטון.

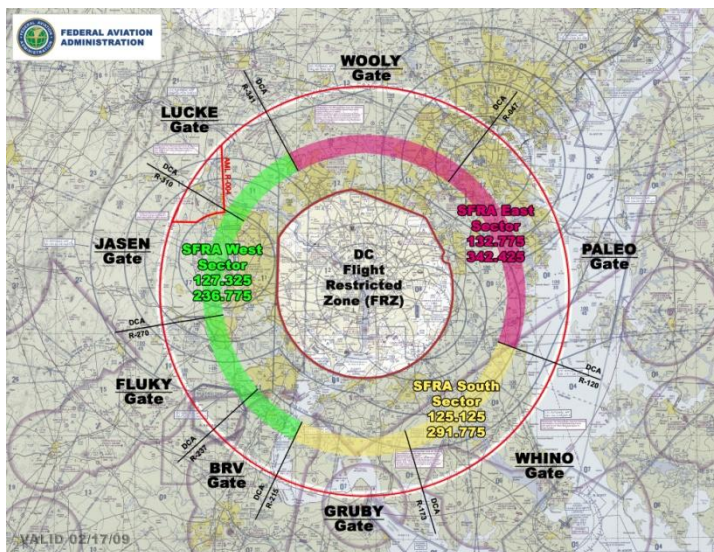


צוות המטוס שלי : אלכס ברמן, אריק ברמן, רקפת ווינטראוב.
המטוס : Piper ARROW II

אזור טיסות מיוחד – וושינגטון DC

מילה קצרה על טיסות במרחב וושינגטון : כל אזור וושינגטון DC מוגדר כאזור מיוחד **SFRA : Special Flight Rules Area** . כל טייס הרוצה לטוס במרחב זה חייב לבצע קורס קצר דרך האינטרנט . הקורס הוא למעשה מצגת האורכת כשעה באתר ה-FAA² . בסופה של המצגת ישנו שאלון של כ-20 שאלות. ברגע שענית נכון על כל השאלות – תקבל תעודת "בוגר" המעידה כי עברת את הקורס. עליך להדפיס את התעודה ולשאת את האישור יחד עם רשיוןך. עיקרי טיסה באזור ה-SFRA :

1. חובה להגיש תוכנית טיסה משדה היציאה אל אחד מהשערים (GATE).
 2. חובה לקבל קוד טרנספונדר אישי.
 3. יש לתקשר עם הבקרה (Fotomac Approach).
 4. יש להאזין על רדיו 2 על תדר 121.5 למקרה שיש עליך יירוט...
- ברגע שיוצאים מטווח ה-SFRA (30 מייל) עוברים לקוד טרנספונדר של 1200 VFR ולאיה ערוץ רדיו שרוצים...



אזור SFRA והשערים בושינגטון

למי שלא התנסה עם האמריקאים – המלצתי : אל תבדוק אותם. בדרכנו חזרה ביום הסיום הם עשו בדיקה וקראו לי על ה-121.5 GUARD . לשמחתי עניתי מייד ובכך מנעתי מפגש לא נעים עם מטוסי F16 ופקידי ה-FAA ... יש לטוס ולהקפיד על הכללים והטווחים בקפדנות רבה, וכל "קיצור דרך" בולט מייד לעין ומושך אש מן הרשויות...

הכלל המנחה למסע היה – אין טיסה ארוכה יותר משעתיים !! כיוון שאיננו צריכים לחצות את הים עד לרודוס, ושדות תעופה יש בשפע, ננחת כל שעתיים, נחליף טייס מטיס, נמתח הרגליים ונבקר בשירותים... בכל מטוס היה מדריך טיסה בעל רשיון אמריקאי כך שהטיסה היתה רשומה על שמו והוא מפקד המטוס.

לפיכך, טסנו לנחיתת ביניים ראשונה, בעיירה מורגנטאון, מערב ווירג'יניה, כ-130 מייל. את פנינו קיבל מז"א מעונן עם קצת גשם פה ושם, מה שחייב טיסה גבוהה יחסית ומעט נוף.

בהמשך טסנו אל דייטון, אוהיו כ-200 מייל. בדרך מזג האוויר השתפר ונפתח מעט, ומי שניווט היטב יכל לראות מבנה מעניין של מפעל לייצור סלים BASKET ליד העיר Newark במדינת אוהיו.



מבנה ה BASKET

בדרך לדייטון – בלת"מ ראשון : בשדה התעופה בדייטון מתקיימת מערכה אווירית ויש סגירות בשדה לטובת מופעי ה-Airshow !
חשבון קצר של מהירות וטווח – ואני כבר מגביר את ידיות המצערת ל-25", 2500 סל"ד ומדהיר את הפייפר Arrow שלי בקו ישר אל השדה. בפיינל למסלול L24 אנו חולפים מעל אלפי הצופים שבאו למפגן האווירי והרגשנו מחויבות לנחיתה מושלמת – רק לא לפשל מול אלפי זוגות עיניים...
חלק מהמטוסים נאלצו לבצע המתנה של עד 30 דקות, עד שמטוסי ה-A10, B1 ואחרים יסיימו את הופעתם והשדה יפתח לנחיתות.

על הקרקע צפינו, בחינם כמובן, בביצועי אוירובטיקה, במטוסי גלאקסי, והכי מרתק – המפציץ הענקי B1, לפני שעשינו דרכנו את מוזיאון חיל האוויר האמריקאי בדייטון.

חלק מהמטוסים עליהם טסנו הייו מצויידים במסכי Garmin G1000 מה שנקרא Glass Cockpit ואחד היתרונות הבולטים שלהם שהם מקבלים מידע מזג אוויר דרך לווניים , ולמעשה רואים תמונת מכ"ם מז"א מלא. דרך דיווחים על הערוץ המשותף הועבר מידע לשאר המטוסים וכך ביצענו עיקוף קל ונמנענו מלהכנס לתנאי IMC קשים.

תמונה של ה G1000 בזמן נחיתה במורגנטאון מטוס C172SP



המשכנו לנחיתה בדייטון בינלאומי. איך לדעתכם מרגיש טייס שמדווח 10 מייל מזרח לשדה ומקבל תשובה " מסלול 24 שמאל, רשאי לנחות" !!??



דייטון בינלאומי.
שימו לב לאלפי המכוניות בחניה
למפגן האווירי

מוזיאון חיל האוויר האמריקאי³ – דייטון, אוהיו

מוזיאון חביב ביותר, הרבה יותר מרשים ממוזיאון התעופה והחלל בושינגטון. מציג מימי ראשית התעופה – המטוס של האחים רייט, דרך מטוסי מלחמת העולם השניה, מלחמת קוריאה וויטנאם, ועד מטוסים בני זמננו.

בין המוצגים הבולטים (רשימה חלקית בהחלט): מטוס B29 אשר הטיל את פצצת האטום על נגסקי – כולל הפצצה FatMan, מטוס B36 בעל 10 מנועים!! , מטוס הרקולס "אזרעאל" – מלאך המוות" ובו מותקנים תותחי וולקן להשמדה המונית, מטוס חמקן F117, מטוס B1, מטוס B2, מטוס F22, מטוסי ביון שונים כגון U2, SR71.

מומלץ בהחלט !



יום שני – דייטון – שיקגו – אושקוש

המראנו במז"א מעונן , סטרטוסים נמוכים כיסו כמעט את כל הדרך צפונה. רובנו נכנסו בתהליך מכשירים לנחיתה לתדלוק בשדה קטן וסימפטי – לה פורטה KPP0 , לגדות אגם משיגן ממזרח לשיקגו. חזרנו בשמחה אל שדה חביב זה ואל הזוג המקסים שמתפעל את ה-FBO שהכין לנו כיבוד של עוגות ועוגיות. החלפנו צוותים, וטסנו מעל העננים לכיוון העיר שיקגו . אני נזכר בערגה במזג האוויר הנפלא שהיה לי שנה שעברה, ומקלל את בורא עולם על ש"חירבן לי את המזג.." למזלנו מצאנו חור בעננים והנמכנו מעל אגם משיגן לטיסה נמוכה מול שיקגו. למרות שפסגות גורדי השחקים נעלמו ונבלעו בתוך העננים- התרגשנו לראות את יופיה של העיר המדהימה הזו. מראה נפלא של העיר, המרינה והמקדש הבהאי בצפון העיר. ישנו בקר אשר היה עסוק בלתת אתרעות על מטוסים בנתיב ולהזהיר מהתנגשויות . לא משהו מיוחד – היו לו רק כ-30 מטוסים בו זמנית במרחב , ובכולם טיפל ביעילות, מקצועיות ואדיבות אין קץ.

כך זה נראה שנה שעברה :



בניין SIRS המפורסם בשיקגו



מראות מהעיר שיקגו

וכך זה נראה השנה :



איסוף וכניסה לאושקוש

לשמחתי, מעט צפונה לשיקגו מזג האוויר התבהר, השמיים התנקו ושמש בהירה האירה את הנוף הירוק כאילו העלימה כל שריד וזכר למזג העגמומי והאפרורי שהיה מנת חלקנו מהבוקר. שמנו פעמינו לכיוון שדה קטן בשם אורנג' קאונטי KUNU, 40 מייל לפני אושקוש, להתארגנות לכניסה בשיירה אל אושקוש. המתנו על הקרקע עד שכל מטוסי המשלחת נאספו וביצענו תדריך לכניסה בשיירה אל אושקוש.

כמוביל המסע, היה לי גם מטוס בולט בצבעיו – לבן, כחול אדום בוהק ולכן התמקמתי בראש השיירה. אחרי הסתדרו בשורה 6 מטוסי צסנה ואחרון חביב אסא וזאב עם מטוס הדיימונד D40 שלהם.



אני מתיישר בדודג' קאונטי, ולשמאלי שיירת המטוסים על מסלול ההסעה

המראתי לגובה 1000' וביצעתי הקפה רחבה דרך עם הרוח, בסיס וצלע מת במהירות של 100 קשר. בכניסה לצלע מת אני מבחין בדיאמונד של אסא וזאב ממריא. זהו – כולם באוויר ואנחנו בדרך הנכונה. לא יכולתי שלא לחשוב על הבית, בהרצליה, אילו רציתי להמריא עם שיירה של 8 מטוסים בצפיפות רבה כל כך...



כך נראית שיירת המטוסים בזמן ריצת ההמראה שלי

טסנו בשיירה צפופה, 1/2 מייל בין מטוס למטוס, גובה 1800' מהירות 90K אל נקודת הכניסה לאושקוש – העיר RIPON .

כולם כיבו טרנספונדר למצב STBY . אורות דולקים! אף אחד לא מדבר בקשר ! מדי פעם אני נותן הוראות על הרדיו השני בערוץ המשותף לאיזה תדר לעבור על הרדיו הראשון.

מ- RIPON ממשיכים לאורך מסילת הברזל עוד כ-10 מייל אל נקודת ההתפצלות FISK , שם יושב פקח למטה ומביט במשקפת.

ככל שמתקרבים אל RIPON עולה המתח בקוקפיט כיוון שעוד ועוד מטוסים מצטרפים, ואני מוטרד כיצד לשמור על השיירה שלנו בלי שיידחפו לנו מטוסים אחרים.. מאחור מדווחים החברה כי השיירה נראית נהדר וכולם יושבים במקום.

צסנה חצופה מגיעה מצפון וללא בושא פונה ונדחפת לנו לתוך השיירה ! החברה מאחור מתחילים לג'עג'ע על מנת לפתוח מרווח בטחון מתאים. עוד רגע והשיירה מתפזרת לי.

לפתע מבליח לי רעיון גדול - בחוצפה "ישראלית" אני לוחץ על ה-PTT :

"Fisk control We are flight of 8 , First is Piper Arrow, Last is Diamond"

הפקח עונה לי בלי להתבלבל :

"Flight of 8, 1st Arrow Last Diamond – leave the railroad wing tip to the north" הבין עניין הבן ..ונה !! הפריד אותנו מהשאר ואמר לנו לקחת מעט צפונה ולא לנסוע מדויק על המסילה כמתבקש בהנחיות. לקחנו חצי ק"מ צפונה והתקרבו אל FISK .

"Piper over Fisk – Rock your wings " או איזה מוזיקה מתוקה. זו תמצית המסע ומועקה גדולה נפרקה מליבי. נענעתי בכנפיים בחזקה .

תשובתו מייד הגיעה:

"Nice Rock Sir, Flight of 8 which runway do you prefer "

הוא מחמיא לי על נענוע הכנפיים !! הוא שואל אותי איזה מסלול אני מעדיף ביקשנו מסלול 27

" Flight of 8, 1st Arrow last Diamond, continue runway 27 you may monitor " Oshkosh Tower

אין readback – פשוט לא עונים !! כל השיירה מאחורי, נכנסים לעם הרוח למסלול 27.

הפקח כבר דיווח למגדל על השיירה שלנו, ובאמצע עם הרוח אני שומע

"Arrow Down wind 27 – are you the flight of 8? Rock your wings"

שוב טלטלתי את הפייפר בפראות

"Nice rock Sir , flight of 8 may land runway 27 "

וכך נוחתים להם 8 מטוסים על מסלול 27 בלי דיבורים בקשר לתוך יער של 10,000 מטוסים !! אלכס מבצע נחיתה למופת , פינוי והסעה ארוכה על הדשא

ו- נחתנו באושקוש !!

לאחר נחיתה, כל מטוס חייב לעגן את המטוס אל הדשא ביתדות וחבלים .



אריק נאבק לתקוע את היתדות בקרקע

בתמונה : הפייפר ארו שלנו



כניסה ל"עם הרוח" למסלול 27 באושקוש . בשדה כבר חונים כ-10,000 משוסים

אחה"צ הספקנו לראות את המפגן האווירי היומי , ובערב נסענו ללינה בעיר סמוכה – Fond Du Lac . רבים מאיתנו זכו לדז'ה-וו כאשר חזרנו לישון במעונות סטודנטים באוניברסיטה המקומית. ספרטני אך חביב , העיקר שיש מיזוג אוויר...



תמונה קבוצתית לאחר הנחיתה באושקוש

יום שלישי – ורביעי – אושקוש התערוכה והמפגן

קמנו בבוקר והשמש זרחה במלוא עוזה. נעלם כל שריד למזג האוויר העגמומי של אתמול. יום פשוט מושלם!



התערוכה

תערוכת אושקוש השנה הייתה הצלחה גדולה. בניגוד לאושקוש 2010, שם מזג האוויר הגרוע מנע הגעה מסיבית של מטוסים, לתערוכה הגיעו מעל 10,000 מטוסים!! מתוכם היו בה כ-2522 מטוסים מציגים: מטוסים ענתיקות, רפליקות, 367 מטוסי מלחמת העולם השנייה (War Birds) 974 מטוסים נסיוניים הנבנים לבד (Home build), כ-100 מטוסי אולטראלייט כ-100 מטוסים ימיים.

בתערוכה הציגו מספר שיא של חברות – כ-800 החל מהחברות הבולטות בענף: Pieper, Cessna, Cirrus, Beechcraft וכלה באקססוריי: אוניות, GPS וכל מה שתמצאו בענף התעופה הכללית. למען האמת – זו פעם רביעית שלי באושקוש, והרגשתי שהפעם זה קצת יותר מדי – למי יש כוח להסתובב ולראות כל כך הרבה מציגים?...

בתערוכה השנה ביקרו 541,000 מבקרים.



אחד מהמטוסים אשר
תכנן Burt Rutan

מבחינה תעופתית היו כמה נקודות עניין :

- 100 שנות תעופה ימית עם הצדעה לצי האמריקני בעיקר בתצוגות האוויריות
- 100 שנים לשירות הדואר המוטס
- הגעה של מטוס B29 היחיד שטס כיום FIFI
- מטוס הבואינג 787 Dreamliner ביצע נחיתה פומבית ראשונה באושקוש ובא לבקר למשך יום אחד
- מחווה לתכנון יוצא הדופן של מתכנן המטוסים הגאוני ברט רוטן
- מחווה לטייס הפעלולים בוב הובר – הוא אמנם מבוגר מידי להופיע אבל טייסים אחרים ביצעו את התרגילים המיוחדים שהו המציא בעיקר אוירובטיקה עם מטוס דו מנועי...
- והמופע האווירי בלילה תופס תאוצה ומושך מספר שיא של צופים.



100 שנות שירות דואר אויר

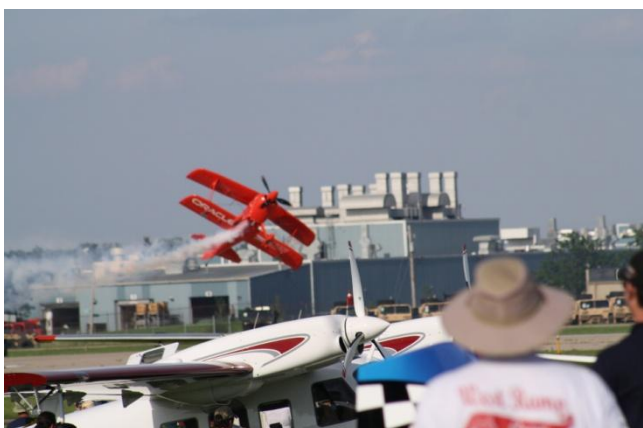


B29 FIFI

המפגן האווירי

כרגיל, גם הפעם המפגן לא איכזב. שפע האטרקציות האוויריות איפשר למארגנים לגוון מדי יום ולחדש את המופע : החל ממטוסי מלחמת העולם השנייה, מטוסי מלחמת וויטנאם, אוירובטיקה של מטוסים ישנים –סטירמן, ביץ' קרפט 18 דו מנועי, מפגן אוירובטי יפהפה של דאון מונע במנוע סילון, מסוק מבצע אוירובטיקה, מטוס פיפר קאב נוחת על גג של קרוואן, טיסות המבנה המדויקות של AeroShell Team על מטוסי הרוורד, ולבסוף המקצוענים שבמקצוענים : Sean Takker, Kirby Chamblis עוצר הנשימה, ואחרים כולל הליכה על כנף ועוד.

אפשר לראות הרבה סרטים באתר הרשמי של התערוכה4





מבנים מדויקים מעל אושקוש

צוות Jelly Bean נוחת על גג הקרנוע



יום חמישי : אושקוש - מפלי הנייאגרה

גשם חזק ירד באושקוש ביום רביעי, מה שהבריח את רוב הקהל לקניות מטורפות בדוכנים. התחזית ליום חמישי דיברה על על ערפל שיפתח בסביבות 10 בבוקר.

הגענו למטוסים והחלטנו להסיע את המטוסים ללא נוסעים וציוד מהחנייה מהדשא אל האספלט, ושם להעמיס אותם על מנת שלא לשקוע בדשא הרטוב. תוך כדי ההסעה הקצרה, אנו שומעים את מטוסו של עופר מגמגם כמכסחת דשא. עופר עולה על האספלט ומייד מכתים אותו בכתם שמן גדול.... פותחים את מכסה המנוע ומגלים כי כנראה אחד הצילינדרים תפוס מוט הדחיפה שלו עקום ושבור ..



לאחר דיונים הוחלט כי אחד המדריכים האמריקאיים יישאר וילווה את המטוס לתיקון, צירפנו את מוריס ואלון כנוסעים רביעים במטוסים אחרים, הורדנו תיקים להקל במשקל ובאיחור של שעתיים היינו מוכנים לעזיבה.

רצה הגורל, ומטוס F16 של המשמר הלאומי נחת על מסלול 36 ומסיבה לא ברורה לא הצליח להאט, גמר מסלול, ירד לדשא, שבר כן נסע קדמי – קרס ושבר את חרטום המטוס.... **אושקוש נסגר לתנועה למשך שעה ומחצה נוספים!!**

ה-F16 תקוע בדשא



לאחר המתנה מורטת עצבים אושקוש נפתח שוב לתנועה ופקחי הקרקע ניתבו אותנו להמראה על מסלול L18. שיירות ארוכות של מטוסים בתור להמראה – ולאחר כ-40 דקות היינו סוף סוף באוויר לקראת השעה 14:00. לפנינו דרך ארוכה של מעל 600 מייל עד מפלי הנייגרה.

קצת תמונות מההסעה המיוחדת באושקוש



הפקח על מסלול L18 מחליט מה לעשות עם מטוס שיש לו פנצ'ר ועוצר את ההמראות



חבורה של מטוסי פייפר MALIBU עומדים מוכנים לטיסות הדגמה



מטוס דקוטה DC3 נדחף לתור ההמראה שלנו

טסנו שוב נמוך לאורך אגם משיגן, צילמנו את שהחסרנו מהעיר שיקגו.
למזלי מצאתי את מטוסו של אורי אביב והצלחנו להרביץ צילום מעל העיר שיקגו



מטוס SkyVenture30 של אורי אביב, אוריאל עמיר ויוסי לוי על רקע גורדי השחקים של שיקגו

נחתנו לתדלוק שוב בשדה החביב La Porte מדרום לאגם שיקגו. שוב הכינו לנו
כיבוד של סנדביצ'ים ופירות שכולנו התנפלנו עליהם מורעבים – לא אכלנו
מהבוקר והשעה כבר 16:00 אחה"צ...
המשך טיסה ארוכה עם נחיתת ביניים נוספת והגענו לשדה התעופה שליד מפלי
הנניגרה לנחיתת לילה בשעה 21:30 מותשים לחלוטין.
מז"א האויר המשיך להיות מעונן ויחד עם החושך והעייפות ויתרנו על סיבוב
סביב המפלים בתקווה שהבוקר יאיר לנו פנים.
חלק מבעלי המרץ שביננו לא ויתרו ולמרות השעה המאוחרת קפצו על מוניות
ונסעו לבקר בחלק הקנדי של המפלים המוארים.

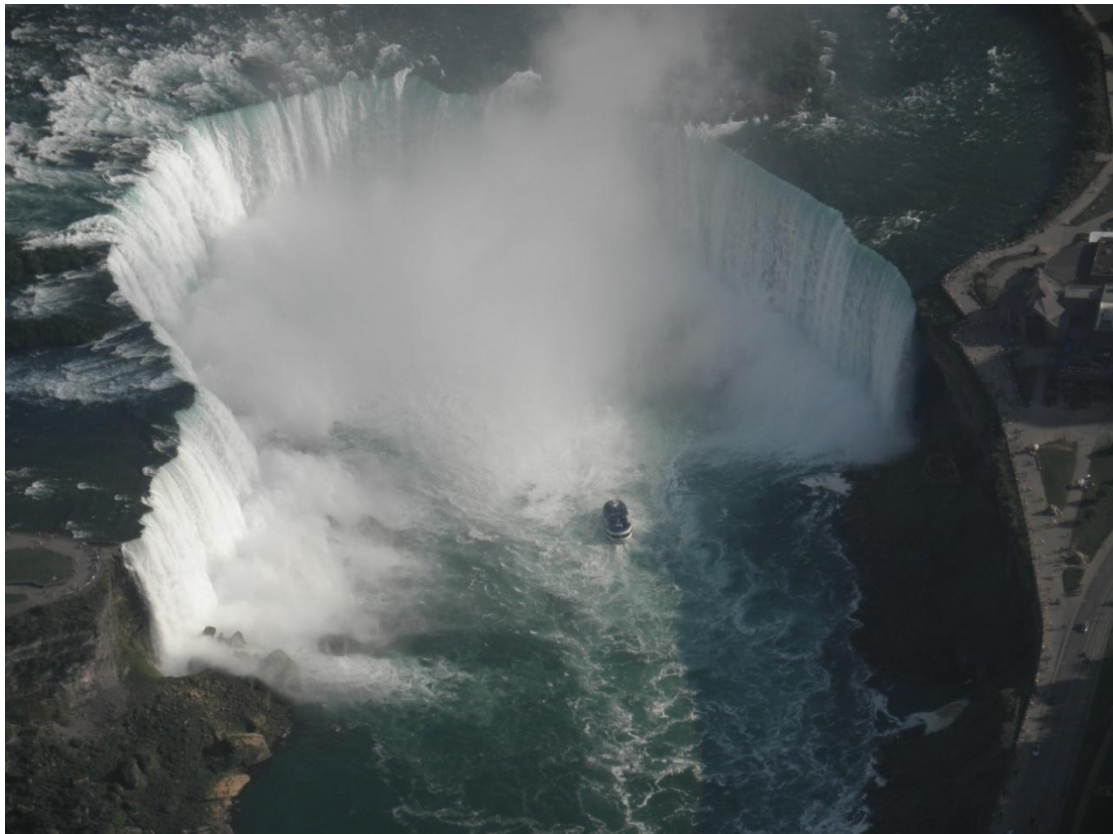
אני התרסקתי לשינה במלון ...



יום שישי ואחרון : מפלי הנייגרה – נהר ההדסון ומנהטן – מנסס

גשם זלעפות קיבל את פנינו ביום שישי בבוקר. תאי CB פעילים רבצו מעל השדה והתחזית לא היתה אופטימית. המתנו להזדמנות תוך מעקב שוטף אחרי מכ"ם העננים (כן דרך האינטרנט – אבל זה עובד גם על Ipad וגם על Iphone וגם על Android – זה פשוט עובד זמין ברמה מדהימה...). זיהינו חלון של שעה בין תא CB צהוב אחד למשנהו, ורצנו למטוסים. החלטנו שלא נטוס למנהטן עקב עננות נמוכה וגשם חזק בנתיב. הגשנו כולנו תוכנית טיסה IFR אל Lancaster פנסילבניה. לאחר המראה – קיבלו את פנינו 8/8 עננים בתקרה של 2000' – ראינו את מפלי הנייגרה מרחוק אך לא ניתן לבצע את הנתיב בגובה 3500' – המשכנו לטפס לגובה 7000~8000' אל מעל פסגות העננים ומעל הגשם.

אסא וזאב חייבים להיות יוצאי דופן, והתעכבו בהמראה כשעה. מזלם שפר עליהם ומז"א דווקא השתפר והם זכו לעשות מספר סיבובים מעל מפלי הנייגרה...



מלכתחילה הוגדר יום שישי כיום חופשי ללא משמעת טיסה המחייבת את כל המטוסים לטוס באותו נתיב. כל מטוס לשיקולו של הקברניט. לאחר כשעה טיסה מדווח BOB כי הוא רואה על ה-1000G שלו כי מזג האוויר באזור ההדסון משתפר והוא לוקח כיוון מזרחה. הצטרפתי גם אני ושיניתי את תוכנית הטיסה. ואכן כעבור זמן קצר התגלו חורים רבים בעננים, ביטלתי טיסת מכשירים וירדתי לטיסת ראייה VFR. תכננו לנחות בשדה קטן ונחמד בהרי הקטסקיל בשם Greenwood 4N1. בוב עם ה-182 שלו היה מהיר יותר ומדווח על עננים נמוכים בשדה. בוב מבצע תהליך GPS

(מקביל לתהליך הנמכת VOR רק מבוסס GPS) מגיע למינימה, אינו רואה את השדה והקרקע והולך סביב. אחריו נכנס אורי לב לאותו תהליך ושוב הולך סביב במינימה. אני מגרד את המרווח הצר בין הקרקע לעננים ושובר את הראש – מה עושים? אין לי מספיק דלק להגיע לפנסילבניה ואני תקוע באזור לא מוכר במזג אויר מגעיל ובעייתי. בוב ממליץ לגשת לשדה בשם Steward כ-25 מייל צפונית. אני חוצה את העננים ולמזלי מייד מתבהר כמעט ויש תנאי VFR. אני נוחת בשדה ומגלה שמייד אחרי נוחת בו מטוס גלאקסי C5 !! השדה הוא חצי צבאי חצי אזרחי עם מסלול באורך 4 ק"מ !!!



מטוס גלאקסי C5 בשדה התעופה Steward מצפון לניו יורק

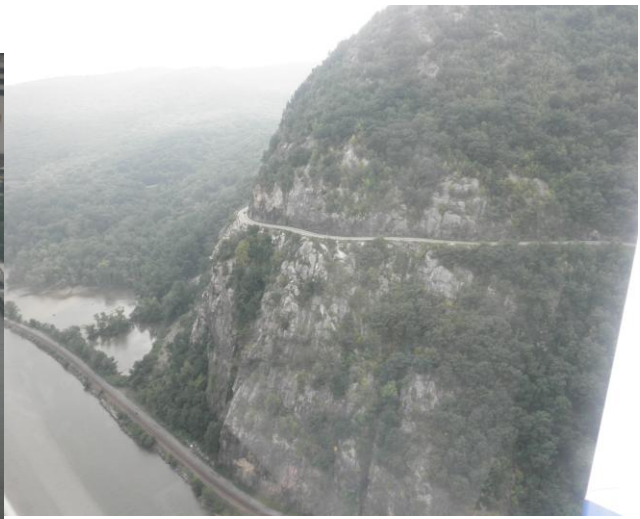
תדלוק קצר וממריאים שוב – ומייד רואים את נהר ההדסון. הראות מגבלתית – כ-6 ק"מ ראות עם לחות רבה, אבל אנחנו מצליחים להכנס לנהר ליד האקדמיה ווסט פוינט ולטוס לכל אורכו דרך מנהטן, פסל החירות עד גשר וורזנו.



האקדמיה הצבאית
West Point



נושאת המטוסים Interpid במנהטן



נהר ההדסון בחלק הצפוני



מנהטן מבעד לערפל



פסל החירות

כאן המקום להסביר מעט את נוהלי הטיסה המיוחדים של נהר ההדסון בעקבות אירועי 9/11:

למעשה נתיב הטיסה בנהר ההדסון מתבצע כולו מתחת מרחב אווירי צפוף של ניו-ארק, לה גוורדיה וקנדי. כיוון שהמקום מהווה אטרקציה תיירותית והתנועה בו צפופה, נקבעו נוהלי טיסה מיוחדים לנהר ההדסון. את הנוהלים לומדים שוב בעזרת מצגת באתר ה-FAA ומקבלים תעודת הסמכה.

נתיב חציה מצפון לדרום מחייב טיסה על הגדה המערבית בגובה בין 1000~1300' כאשר כולם מאזינים על תדר מיוחד ומדווחים על עיוור ב-6 נקודות דיווח. נתיב מדרום לצפון נוסע על הגדה המזרחית באותם גבהים.

אבל זה לא הכל – שיא השיאים כמובן – קצפת שבדובדבן – פסל החירות. סביבו ישנם טיסות תיירים בהליקופטרים ממנחתים במנהטן. אבל כולם רוצים לעשות סיבוב! אז, יורדים דרומה עד גשר וורנו, יורדים לגובה מתחת 1000' וחוזרים בחזרה לסיבוב סביב פסל החירות.

מה אני אגיד לכם : תחשבו שנותנים לנו לטוס בתוואי נחל הירקון למשל ...



כך נראית מנהטן בשנה שעברה
במז"א צח ונאה...



בסופו של יום התכנסנו כולנו במסעדה לארוחת ערב משותפת ובירה .

סיכום

היה טיול אדיר. לא היה לנו מזל עם מזג האוויר. הרבה עננים, הרבה תהליכי מכשירים, הרבה גשם. התקלקל לנו מטוס על הקרקע באושקוש.. עברנו כ- 2000 מייל כולל נחיתת לילה במפלי הנייגרה. רובנו לא "זכו" לטוס מעל מפלי הנייגרה, ורק חלקנו הצליח לחדור את המזג אוויר ולטוס בנהר ההדסון.

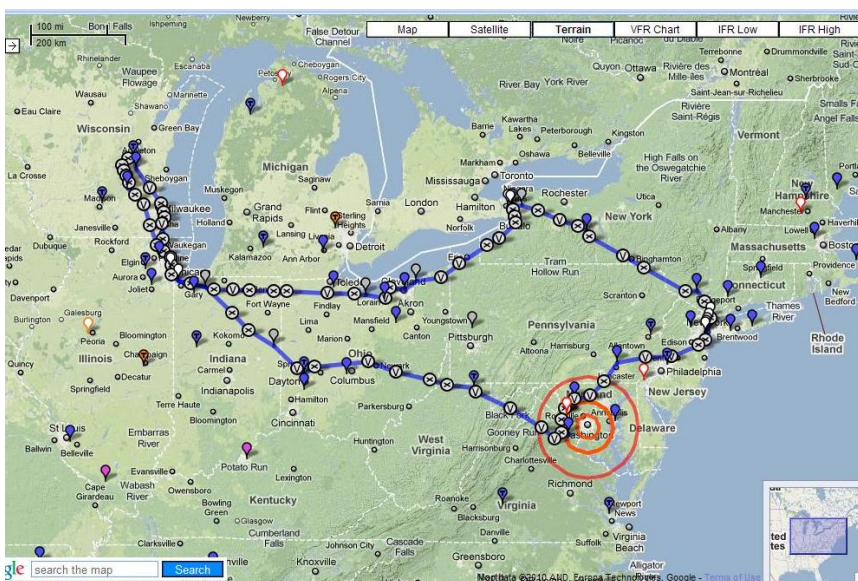
ולמרות זאת ...

טייסים מישראל זכו לטוס על מטוסים חדישים וממוכשרים : GPS גרפי (ומעודכן..), טייס אוטומטי, מסכי G1000 – והמטוסים נקיים, מתוחזקים, "מנגנים" כראוי (למרות מטוס SP שאיכזב אותנו..)

אני חושב שהתחושה החזקה ביותר איתה חזרתי לישראל היא תחושת החופש, חופש לטוס. זכותך לטוס והבקרה עושה כל שביכולה לעזור ולסייע לך. לעולם לא יענו לך שלא באדיבות ובחביבות רבה, תמיד יעזרו ויתמכו, גם אם תגמגם בקשר או לא תשלוט לגמרי בנוהלים. גם התנהגות הטייסים האמריקאים, המשמעת העצמית וההקפדה על החוק והנוהל – מה שמבטיח שגם אם ימריאו 8 מטוסים משדה תעופה ללא מגדל, ויהיה מטוס שירצה להצטרף, ורק תאמר לו "שים לב 8 מטוסים ממריאים כעת" יענה לך – אין בעיה, אני אמתין בגובה עד שתעזבו- כל זה עושה חשק לטוס, בלי להיות במגננה מתמדת כנגד הרשויות.

ככה צריכה להיראות תעופה !

להתראות באושקוש הבא.



בנצי מאיר

מדריך טיסה

טלפון 054-4593372

Benzi.meir@gmail.com

מסלול המסע

קישורים :

1. אתר ביה"ס לטיסה Aviation Adventures : <http://www.aviationadventures.com/>
2. אתר FAA לקורס SFRA : <http://faasafety.gov>
3. אתר מוזיאון חיל אוויר אמריקאי : <http://www.nationalmuseum.af.mil/>
4. אתר תערוכת אושקוש : <http://airventure.org/>

תמונות מהמסע ב-2010 אפשר לראות אצלי בפיקסה :

<http://picasaweb.google.com/benzi.meir/Oshkosh2010Trip02#>

תמונות מהמסע ב-2011 אפשר לראות אצלי בפיקסה :

<https://picasaweb.google.com/108052959894113723237/Oshkosh2011?authkey=Gv1sRgCOr3pZywxNGosAE>

אפשר גם לבקר אצלי בפייסבוק <http://www.facebook.com/benzi.meir>