

רשמי מסע לאושקוש 2010

30 טייסים ישראליים, 8 מדריכים אמריקאיים, 12 מטוסים, 6 ימי מסע, 1800 מייל, 12 שדות תעופה

תקציר

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

ביולי השנה, ארגנתי והובלתי משלחת למסע 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 27 טייסים מישראל, 3 מדריכי טיסה ישראליים, 8 מדריכי טיסה אמריקאיים, 12 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

בשנת 2006 ארגנתי מסע דומה, 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 היתה מעל המצופה והציבה אתגר לוגיסטי לא פשוט לשנע 38 אנשים ו-12 מטוסים על פני שליש אמריקה!! לשמחתי מצאתי 2 שותפים נהדרים – עופר נחמיאס ובוב הפ. עופר היה אחראי על הצד האווירי של המסע, ו-BOB הביא את המטוסים הנהדרים שלו.

אתגר נוסף שניצב בפניי – איך לגרום לחבורה של טייסים ישראליים, הרגילה לרטון ולקטר, לעקוץ ולהסתלבט, להרגיש שקיבלו תמורה מלאה לכספם 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.

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. כחודש לפני היציאה היה לנו מפגש עדכון מסכם.

נפגשנו ביום שישי 23 יולי בבית המלון בעיר Manassas, VA, 27 טייסים מישראל. אל הטייסים הצטרפו שותפי לארגון המסע, עופר נחמיאס (הבן של אשר נחמיאס, המוכר מפעילותו רבת השנים באגודת התעופה וטייסת 10). עופר הוא מדריך טיסה וותיק בארה"ב, וכיום טס בחברת MESSA על מטוס CRJ. ישראלי נוסף שהצטרף אלינו הוא רז שוורץ, מדריך טיסה בארה"ב בפלורידה Fort Pierce. יחד איתי השלמנו 30 ישראלים.

את יום שבת בילינו בתדריך הכנה במלון, ואחה"צ ירדנו לשדה התעופה המקומי, Manassas Regional, לתדריך משותף עם המדריכים האמריקאיים. מצאנו שותפים נהדרים לדרך, בבית ספר לטיסה ¹Aviation Adventures בניהולו והובלתו של Bob Hepp. הכרנו את 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-5ק"ג!!! לדאבוננו גם חל עדכון מפות באמצע השבוע והיינו חייבים להצטייד גם המפות החדשות...



לימוד הנתיב : שמחוני יחד עם Tarek



תדריך אחה"צ יחד עם המדריכים האמריקאים



שלט ברוכים הבאים לטייסים במלון

יום ראשון

יצאנו לדרך השכם בבוקר יום ראשון 25 יולי. ב05:30 אספנו את קופסות ארוחת הבוקר שהכינו לנו במלון, וב06:00 היינו כבר ברחבת המטוסים, מרוגשים כילדים לפני מסע בלתי נודע. הולכים לטוס באמריקה!!

הלם תרבות ראשון – **12 מטוסים מניעים בלי לבקש רשות התנעה!!** ולידיעתכם מדובר בשדה ובו כ-300 מטוסים עם 2 מסלולים, מגדל פיקוח, ATIS, ערוץ הסעה וערוץ מגדל.



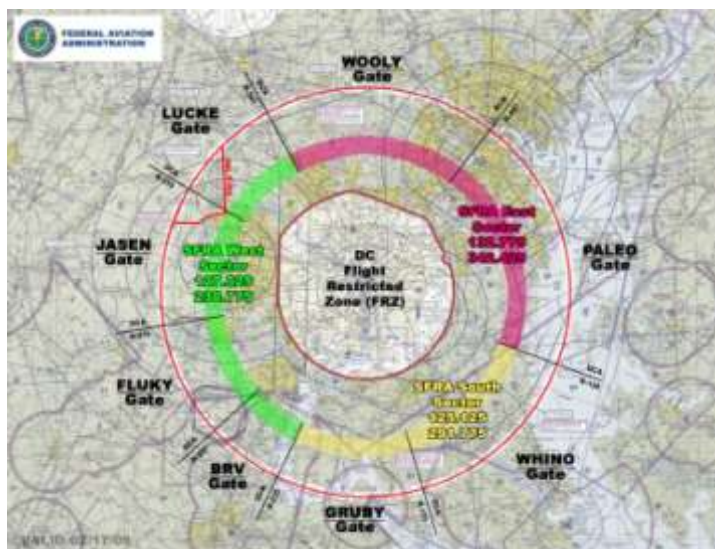
צוות המטוס שלי : דניס, שחר, אלישע, בנצי בשדה התעופה Manassas

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

הכלל המנחה 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...

לפיכך, טסנו לנחיתה ביניים ראשונה, בעיירה מורגנטאון, מערב ווירג'יניה, כ-130 מייל.

בהמשך טסנו אל דייטון, אוהיו כ-200 מייל. בדרך עקפנו חזית פעילה שהייתה באזור שיקגו כל סוף השבוע שלפני בעוצמה רבה כל כך שגרמה להצפות בגובה של כמעט 2 מטר. עם תוצאות הסופה נאלץ להתמודד בהמשך הדרך, מאחר שהדשא באושקוש היה בוצי ולא איפשר כניסה של מטוסים לחנייה.

חלק מהמטוסים עליהם טסנו הייו מצוידים במסכי Garmin G1000 מה שנקרא Glass Cockpit ואחד היתרונות הבולטים שלהם שהם מקבלים מידע מזג אוויר דרך לווינים, 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 5 מייל מדרום לשדה ומקבל תשובה " מסלול 24 שמאל, רשאי לנחות" !!??



דייטון בינלאומי

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 (כמעט..)

המראנו במז"א נפלא , נחתנו לתדלוק בשדה קטן וסימפטי – לה פורטה , לגדות אגם מישיגן ממזרח לשיקגו.

החלפנו צוותים, וטסנו נמוך לאורך העיר שיקגו . 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.



בניין SIRS המפורסם בשיקגו



מראות מהעיר שיקגו

כבר על הקרקע ידענו שלא נוכל לנחות באושקוש. האזנה רצופה באוויר על תדר ה ATIS של אושקוש המשיך להודיע כי השדה עדיין לא פתוח לכניסת מטוסים כללית עקב הרטיבות על הדשא.

בחרנו לנחות בשדה קטן בשם אורנג' קאונטי, 40 מייל לפני אושקוש , ונחליט מה לעשות הלאה. הבעיה היתה שהיו איתנו עוד 300 מטוסים שהחליטו לעשות בדיוק אותו דבר.

החננו את המטוסים על הדשא , ותוך שעה התארגנו על אוטובוס צהוב עם נהגת אדירת מימדים שהסיעה אותנו לאושקוש (מרחק שעה נסיעה)



חנייה בדודג' קאונטי



נוסעים באוטובוס לאושקוש

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 מיזג אוויר...

יום שלישי – דודג' קאונטי – אושקוש

קמנו בבוקר והשמש זרחה במלוא עוצה. מה עושים ? הגענו עד הלום ולא נחוה נחיתה באושקוש ? ה-ATIS עדיין אומר כי אושקוש סגורה לנחיתות לחנייה כללית. החלטנו לקחת הימור – ניסע אל המטוסים החונים בדודג' קאונטי, עד אז בטח יפתחו את אושקוש. הרי לא יעלה על הדעת תערוכת אושקוש ללא מטוסים אורחים!!!!

לא להאמין – בקושי מצאנו 5 טייסים אשר התנדבו **לא לטוס** ולנהוג ברכבים חזרה אל אושקוש... כולם רצו לטוס.

האזנה נוספת ל-ATIS של אושקוש בישרה כי אושקוש נפתח אך ורק למטוסים בחניית קמפינג וסגור לחנייה כללית. משמעות הדבר מבחינתנו – תשלום של כ-\$100 למטוס עבור חנייה במקום בחינם. כמובן שקפצנו על המשימה והתארגנו לטיסה קצרה לאושקוש.

התיישרתי עם הפייפר ארו (PA28R Arrow II) שלי ראשון , אלישע מטיס ואני מנהל את הקמפיין. אחרי המריאו באינטרוול צפוף כל 12 המטוסים. כל זאת בשדה ללא מגדל פיקוח ! ביצעתי הקפה רחבה מעל השדה, וכשהייתי בצלע מת ראיתי את המטוס ה-12 – הצירוס של שלום סלונים רץ על המסלול. זהו – כולם באוויר ואנחנו בדרך הנכונה. לא יכולתי שלא לחשוב על הבית, בהרצליה, אילו רציתי להמריא שיירה של 12 מטוסים בצפיפות רבה כל כך...

טסנו בשיירה צפופה, ½ מייל בין מטוס למטוס, גובה 1800' מהירות 90K אל נקודת הכניסה לאושקוש – העיר RIPON . כולם כיבו טרנספונדר למצב STBY . אף אחד לא מדבר בקשר ! מ-RIPON ממשיכים לאורך מסילת הברזל עוד כ-10 מייל אל נקודת ההתפצלות FISK , שם יושב פקח למטה ומביט במשקפת. " Piper over Fisk – Rock your wings " או איזה מוזיקה מתוקה. זו תמצית המסע ומועקה גדולה נפרקה מליבי. נענעתי בכנפיים אולם גם רעמתי בקשר

" We are Flight of 12 First is the Piper Last is the Cirrus"

הודעתי לו שאנחנו קבוצה של 12 מטוסים , ותשובתו מיד הגיעה:

" No Problem Sir, continue runway 27 you may monitor Oshkosh Tower"

אין readback – פשוט לא עונים !! כל השיירה מאחורי, נכנסים לעם הרוח למסלול 27 ובצלע בסיס אני מצליח לגנוב את המראה הנפלא שמאחורי , אלישע נכנס פיינל ושומעים בקשר

" Piper on Final27 please land on the Orange dot and clear the runway on the next exit " הפקח מבקש נחיתת דיוק על נקודה כתומה. אלישע מבצע נחיתה למופת , פינוי והסעה ארוכה לדשא ו- **נחתנו באושקוש !!**



התערוכה

תערוכת אושקוש סבלה השנה מפגעי הסופה שהשתוללה באזור בסוף השבוע שקדם לתערוכה, הציף את הדשא וגרם להרבה משטחים בוציים. כתוצאה מכך הרבה מטוסים לא יכלו להגיע משום שהחניות היו רק על מסלולי הסעה סלולים. רק ביום שלישי נפתח השדה לכניסת מטוסים אורחים וגם זה בצמצום – רק לחניית קמפינג (כפי שעשינו אנחנו) ובכמות מוגבלת. לכן – במקום 12,000 מטוסים היו באושקוש כ-4000 מטוסים בלבד.

מזג האוויר גרם גם לירידה של כ-7% במספר המבקרים. למרות זאת ביקרו בתערוכה השנה כ-535,000 מבקרים!

היו בה כ-2700 מטוסים מציגים: מטוסים ענתיקות, רפליקות, מטוסי מלחמת העולם השנייה (War Birds) מטוסים נסיוניים הנבנים לבד (Home build), 1700 מטוסי אולטראלייט כ-100 מטוסים ימיים.

בתערוכה הציגו מספר שיא של חברות – 777 החל מהחברות הבולטות בענף: Pieper, Cessna, Cirrus, Beechcraft וכלה באקססורז: אוניות, GPSים וכל מה שתמצאו בענף התעופה הכללית. למען האמת – זו פעם שלישית שלי באושקוש, והרגשתי שהפעם זה קצת יותר מדי – למי יש כוח להסתובב ולראות כל כך הרבה מציגים?...



הפעם לא התעצלתי ונסעתי לבקר בבסיס הימי – לראות מטוסים ימיים זה נחמד ושונה ממה שאנו מכירים, אין ברקסים אין מסלול המראה ונחיתה – תחושת חופש מדהימה. שחר ודניס אפילו יצאו לטיסת הכרות קצרה בת חצי שעה על האגם..



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 (תור הזהב של מטוסי הסילון) גרמו לי התרגשות מרובה לראות 2 מטוסי סקייחוק (עליהם טסתי כ-10 שנים) ומטוס פנטום, פרטיים, מבצעים יעפי הפצצה , אוירובטיקה של מטוסים ישנים – סטירמן, דה הווילנד דו מנועי, מפגן אוירובטי יפהפה של דאון מונע במנוע סילון, מסוק מפלצתי של Erickson , מסוק מבצע אוירובטיקה, טיסות המבנה המדויקות של AeroShell Team על מטוסי הרוורד, ולבסוף המקצוענים שבמקצוענים : Sean Takker, Kirby Chamblis ואחרים כולל הליכה על כנף ועוד.

אפשר לראות הרבה סרטים באתר הרשמי של התערוכה⁴



חברי המשלחת בצילום משותף עם שון טאקר והפיטס ספיישל שלו



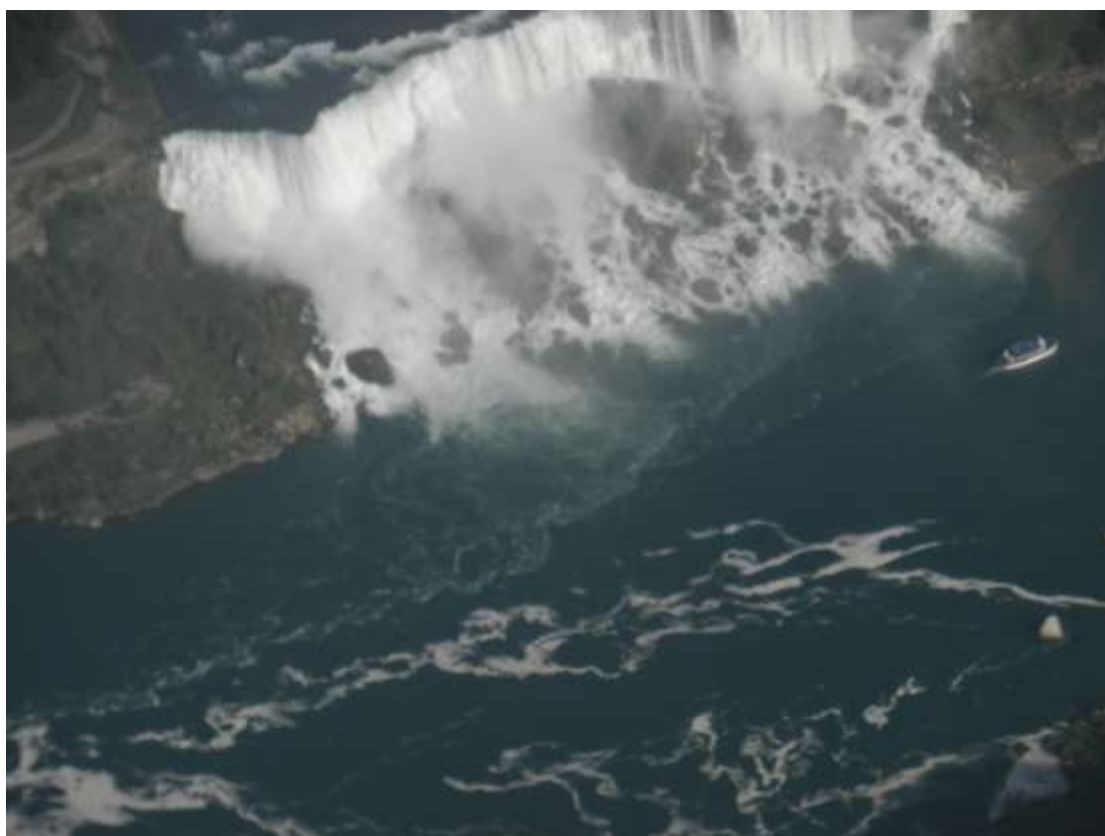
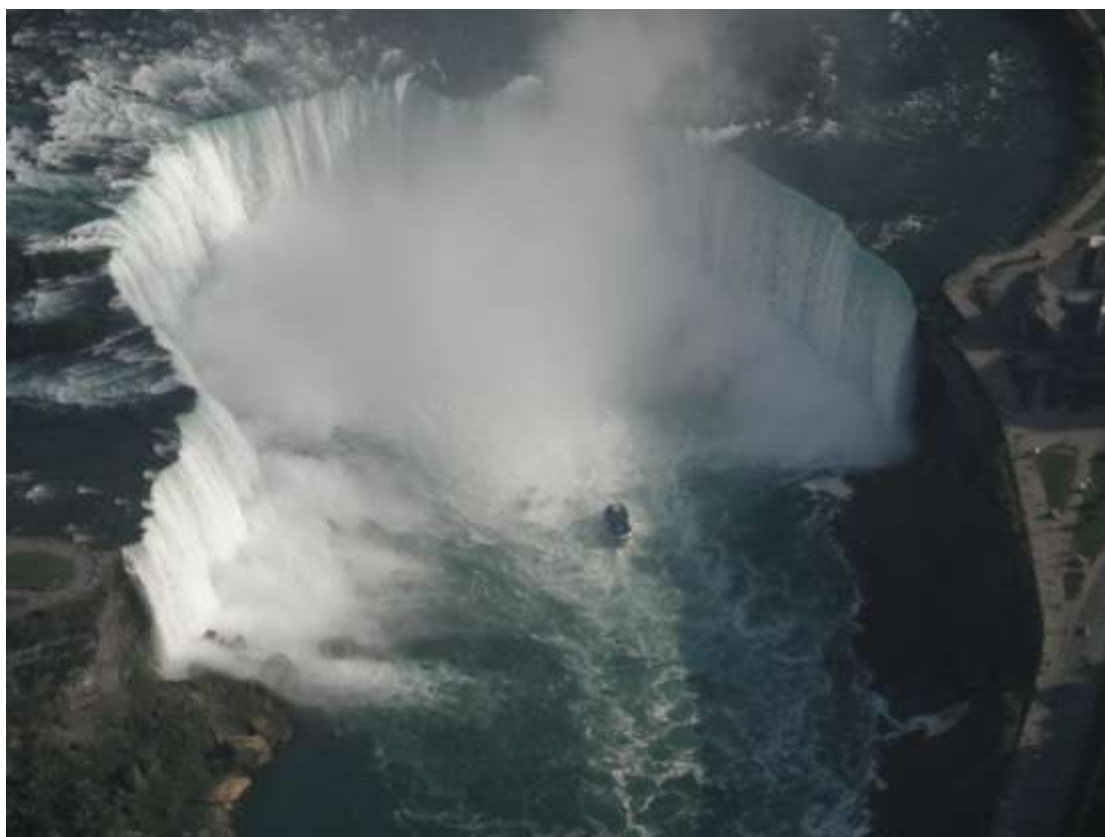
יום חמישי - מפלי הנייאגרה

מז"א נפלא קידם את פנינו - שמש מחייכת ושמיים כחולים. התחלנו בחוויית העזיבה של אושקוש, הסעה דרך הדשא ועמידה בתור של כ-50 מטוסים להמראה על מסלול 27. שוב, בגלל הדשא הרטוב לא פתחו נתיבי הסעה נוספים דרך הדשא, וכולם הצטופפו על מסלול ההסעה. לקח לנו כ-30 דקות עד שזכינו להגיע לראש התור ולהמריא.

קצת תמונות מההסעה המיוחדת באושקוש



טסנו שוב נמוך לאורך אגם משיגן, צילמנו את שהחסרנו מהעיר שיקגו, ולאחר 2 נחיתות ביניים לתדלוק וכ-6 שעות טיסה הגענו לקצה אגם אירי ERIY ולאטרקציה של היום – מפלי הנייגרה המרשימים. 2 סיבובים בגובה 3500', עם חדירה למרחב האווירי של קנדה, ורצנו לבקר במפלים באור אחרון.



יום שישי : הרי הקטסקיל, נהר ההדסון , מנהטן וחזרה ללושינגטון

את יום שישי הועדנו מלכתחילה ליום רגוע בכיף , ואכן זכינו למנות גדושות של נחת. כל מטוס ביצע נתיב חופשי מעל מדינת ניו יורק הנפלאה, דרך ארץ "אלף האגמים" ואגמי האצבע (Finger lakes) תוך שיטוט חופשי באגמים, נחלים וקניונים, ביצוע touch & Go בשדות תעופה בדרך . תחושת חופש אמיתי, שמיים ומרחבים, בלי בקרת טיסה ויופי בלתי נלאה.

בסופה של הדרך מגיע הדובדבן – נהר ההדסון והעיר מנהטן. 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.

פתאום שומעים בקשר (מתורגם) " הליקופטר ### סביב פסל החירות, שימו לב יש מטוס כנף קבועה בפסל , אהה יש 2 Fix Wings , אהה יש 3 ,, אהה יש 4.. אהה יש 6 מטוסים..." ואז כבר נמאס לי ובדרכי הסמכותית מחיל האוויר אני אומר לו " יש 12 מטוסים אז אני מציע שתשתוק ותסתלק מכאן..."

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



בסופו של יום התכנסנו כולנו בחווילתו של BOB הנפלא, זללנו אוכל מקסיקני ולשפת הבריכה ערכנו טקס הענקת תעודות השתתפות ונישאו מילות תודה מפי המשתתפים.

סיכום

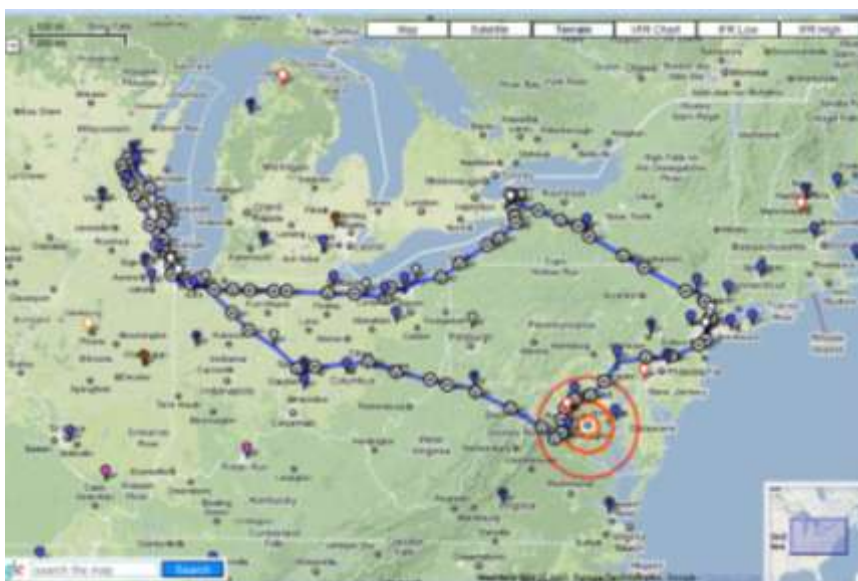
היה טיול אדיר. היה לנו מזל עם מזג האוויר. למעשה, אף פעם לא היה לי אושקוש "קריר" כל כך, ללא סופות רעמים וחום בלתי נסבל. עברנו כ-2000 מייל ללא אירוע בטיחותי משמעותי (למעט תקר בגלגל באחת בנחיתות..). עם שיירה של 12 מטוסים כאשר ברובם מדריכים באנגלית לקהל ישראלי שאינו מורגל בשפת ההדרכה האמריקאית.

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

אני חושב שהתחושה החזקה ביותר איתה חוזרים 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 12 מטוסים משדה תעופה ללא מגדל, ויהיה מטוס שירצה להצטרף, ורק תאמר לו "שים לב 12 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 אפשר לראות אצלי בפיקסה :

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

אפשר גם לבקר אצלי בפייסבוק benzi meir

תגובות ממשותפיה המסע :

" מסלול טוב מאד. מכסה כמעט את כל האטרקציות האפשריות. ארגון מעולה שהתבטא במסע חלק ומהנה ביותר. בית הספר הנבחר ובוב בראשו היו נהדרים. רמת המטוסים וארגון הדלק וכו' היו מצויינים. מסע מוצלח ומהנה. אורגן במקצועיות ונוהל בהצלחה."

ישראל גור אריה : 054-4442841 igurarie@gmail.com

"מאד נהניתי לטוס עם עופר. למדתי ממנו המון על טיסה ועל המרחבים האוויריים בארה"ב. לדעתי המסע שווה כל סנט, במיוחד כשחושבים מה אנו מקבלים בתמורה לכספנו בטיסה בישראל. נושאי השיא במסע, מבחינתי, היו (במידרוג יורד) :

נחיתה באושקוש

המראה מאושקוש

טיסה לאורך נהר ההדסון

טיסה מעל מפלי הנייאגרה

טיסה לאורך אגם מישגן"

תמיר זגמן, zegman@checkpoint.com

ראוי לציין ולספר כמה הטיוול היה יפה ומכובד. נהנתי כמעט מכל רגע ובאתי על שכרי באופן מלא. מורגש שהושקעה בו עבודת הכנה - הדברים אינם מובנים מאליהם.

רוני אילן RONY@ilanlaw.com

תודה על ארגון והובלת ארוע אושקוש לטייסים הישראליים. הייתה חוויה יוצאת מהכלל.

שמעון שני shimon_shani@yahoo.com

שלום בנצי, אני רוצה להודות לך על המסע לאושקוש. היה זה מסע יחודי מסוגו, מעניין, חוויתי אתגרי ומלהיב. האירגון היה מצוין והאווירה נהדרת וכיפית.

רותי ריכטר richteruth@gmail.com

רק דברים טובים. עשית לנו טיול מהמם של פעם בחיים. טרחת הרבה על הכנות ולוגיסטיקה ותיאומים, ועדכונים, וקצת נדנודים שלנו, ויצא ענק. נהניתי מכל רגע, היה שווה כל גרוש, ורוצה להגיד לך תודה גדולה מאד. ההערות הקטנות מעלה, רק כדי שבפעמים הבאות, יהיה עוד יותר טוב. לא יודע אם ומתי אוכל להצטרף פעם נוספת, אך עשו זאת הלאה לטובת אחרים, לטובת התעופה הקלה בארץ, שאין לה מי יודע מה אפשרויות שכאלה. לדעתי הצנועה, הלא מקצועית, ובשיא הצניעות, רשמתי פרק קטן, גם בתעופה הקלה העולמית. יישר כח גדול.

עמוס דרורי, : amosdrori@gmail.com טלפון : 052-6099030

חזרתי בסופ"ש לארץ, עדין "נפעם" מהחוויה. תודה על הארגון והביצוע המצויינים. הערות לבנצי: עבדת קשה לפני ותוך כדי והתוצאות ניכרות. תודה רבה !!! אחלה חוויה, חובה לכל טייס.

סה"כ בחירה טובה של ביה"ס, אנשים נחמדים, חביבים ומקצועיים מוטי קפלן

