



רבים הם אלה שנדמה להם שאנו נמצאים בטיול אחד ארוך. ובכן, זה לא טיול! אלה הן שנים ארוכות מחוץ לבית, עם שפה זרה ושום שייכות למתרחש. חברה שלעולם לא ניטמע בה. בשתי מילים: נטע זר. במקום שהצניקנים יצקצקו ויאמרו: "...אה, אתם יושבים בחו"ל, רחוק מהקלחת..." אולי מוטב ישאלו עצמם, למה אלפים רבים כל-כך של סטודנטים יאלצו לנדוד הרחק כל-כך מן הקלחת. אולם המאזניים נודות לצד החובות, והחובות בלבד.

יד הדימיון אין לה מעצור, והיא שולפת הפתעות אינסופיות. נחויב גם במיסוי על כרטיסי-הנסיעות, בכל פעם שנרצה לשוב לחופשה הביתה, או חזרה מחופ-שה. וכך הופכים הלימודים בחו"ל לחיות לנו חווייה מרתקת.

אתם לועגים לנו, או מה? שיא-השיאים הוא כשמגיעים נציגים מגוממים של מוסדות למיניהם, לספר בשיבחה של הארץ, ושלא נעזר חלילה לחשוב על השתקעות בחו"ל, שהרי עתידנו מובטח אדיר בקרן בארץ. אתם צוחקים!?

מי שכבר החליט לעצמו שישראל היא ספינה של שוטים, לא יעזרו גם הטיבות של נציגים עם רקע דליל בנסיגות-סרק לשכנעו. אלה שעדיין מהססים, כל יום שעובר הריחו שלפית נדבק נוסף מן החומה.

רבותי, מה בחו"ל יושבים אנשים מפוכחים, מקו-חיעיניים. אותנו קשה לסמם. אנחנו רואים את הספינה מלאת-החורים מן הצד, והמראה עגום, האמינו.

אז אם אינכם מסוגלים לארגן לנו מקומות-לימוד בארץ שלנו, אל-נא תקשו עלינו את החיים בחו"ל, שהם ממילא ניתוק-מאונס.

הפנייה הפרטית הזו שלי יש לה גב דומם — דומם אך עצום: ציבור הסטודנטים הישראליים בחו"ל. מציאות העבר הוכיחה, שהציבור הנ"ל התעטף במעטפת שתיקב מפחידה, שמזכירה את שנת-החורף של הסטודנט בקמפוסים בארץ, אבל רצה הגורל והגולם הזה מתחיל להתעורר.

עולה כאן שאלה עקרונית. האם יש שיתוק-מער-כות? כל מערכת שהיא פועלת על בסיס חובות וזכויות. כל ספריאזרחות פותח בהנחה זו.

ציבור עצום ומעולה של צעירים ישראליים רואה עצמו מקופח. המדובר במיסוי החדש שהוטל על קיצ-בתי-המיחיה הנשלחת לחו"ל על-ידי הוריו של כל סטודנט. הם יאלצו לשלם 15% על כל דולר הנש-לח לבנם.

המסחטה אינה יודעת מנוח. אך להחזיק בן בחו"ל זה לא מותרות, זהו חוסר-ברירה. יקום נא מוסמך כלשהו ויטביר להורינו המיסוכנים ולנו, מה פשר ההח-לטה הנ"ל. אני פונה בזאת לכל החורים לבנים שהם תלמידים בחו"ל, להרים קול עזקה גדולה.

הרי זה לא ייתכן! דומה הדבר כאילו ביקשו להע-ניש את ציבור הסטודנטים והוריהם, על-ידי הטלת מס נוסף. עונש על שום מה? כי משום-מה רווחת הדיעה שסטודנטים הלומדים בחו"ל, הם קטיגוריה של טפי-לים מלקי-ידיש. ובכן: לא!

אף אחד מאיתנו אינו נמצא כאן מרצונו. אנחנו כאן, כיוון שבארץ יועד המקום או לנאונים או ל"פרו-טקציונרים", ומה יעשו רבים-רבים שאינם לא זה ולא זה? אף יצאנו החוצה, כדי ללמוד מה שלא מאפשרים לנו בארץ.

אני כבר אינני נוגע בנושאים החשובים כמו מניעת זכותנו האלמנטרית לבחור בבחירות, שהרי שום סיבה שבעולם אינה פוסלת אותנו מלהצביע. אבל החובות רבות — והזכויות אפס. זוהי חזרה לימי "עבדים היינו". הפרט חייב לחיות נכון לקורבן תמיד, ללא שום תמורה. אני מקווה שהדברים שהעליתי, הכואבים כאן לנו-לנו, יצליחו לחזו משוהו.

**דני קובו, פירוצה, איטליה**

## פרום העולם הזה

### צידו השני של לימוד הנהיגה

אני מסכים עם מר דורון שיש להתחיל את לימוד הנהיגה בבתי-הספר התיכוניים. הרי עדיף שהנערים יסעו במכוניות מגיל צעיר יותר ו"יפצעו" את ריכבם, מאשר ייהרגו ברכבם על אופנועים. מיותר לציין שהשוני בין סוגי המכוניות אינו מש-מעוטי לגבי אלה שקיבלו רשיון-נהיגה, ולמדו ברכב של אותו בעל-היתר את המיספס "מכונית זו עמשת גם ללימוד נהיגה". אך דבר זה מוריד את ערכה ביום מכירתה. ומי ירצה שיוסיפו ברשיונו מיספס כזה?

אשר לתוכנית-הנהיגה בארצות-הברית, שלפיה האב מלמד את בנו, עליו ללמד את הנוכח ולומר, שהאב האמריקאי רק מלטש את שפתי-האם שבנו ובתו ירשו מיוס-ההיולדס, כשאמם הטיעה אותם לנן או לבית-הספר במכוניתה, תופעה הקיימת גם בארץ ושיעורה גדל משנה לשנה (עברתי אותה על בשרי). שלא לדבר על הכבישים של אמריקה ועל הרכב האוטומטי התו-מס שם אחוז גבוה, כשהמנטאליות שם רגועה הרבה יותר, ואנוכית פחות. כל אלה מקילים על הנוהג ועל הנהיגה באמריקה, קליחומר על הלימוד עצמו.

למותר לציין שבארץ, גיל הלימוד הוא לעיתים 17 מינוס, ולא 17 פלוס, ואחוז גבוה של לומדי-הנהיגה הוא של גילים מבוגרים יחסית. ניתן בהחלט לשפר את שירותי-הנהיגה בארץ, על-ידי הוספת בוחנים והקטנת התורים לסטט לשבועיים, דבר שיקטין בשליש את מיספר השיעורים שעל הלומד לקבל עד לקבלת הרשיון. כמו-כן, יש לחייב את הלומדים לעבור קורס עיוני, תיאוריה (הוצאה השווה למחיר שיעור-נהיגה אחד!) שיכלול את חוקי-התנועה, המכניקה של הרכב והת-מצאות בתנועה בשיטה אוריקולית. במילים אחרות, לצלם את כל מאות התופעות והבעיות שבכביש בקו-פיות, ולהקרינו בחדר-התיאוריה, כשאינו לחץ של תנועה וצפיירות על ראשו של הלומד. כך, תוך ניתוח הבעיות ובנתן בחברת 20 לומדים נוספים, ילמד גם את ה"למה", לא רק את ה"איך". דבר זה יחסוך מיספר לא-מבוטל של שיעורי-נהיגה, ויצדיק גם את ההשקעה שלנו, ואולי בדיעבד ירגיע כמה נהגים חסרי-סיבולת על הכביש.

מחיר שיעור-הנהיגה יירד פלאים, יחסית, אם המדינה תתייחס לרכב ללימוד-נהיגה כאל רכב המשרת את הציבור, ותאפשר לנו, מורי-הנהיגה, לקבלו בלי מיסים (דוגמת מוניות ורכב-תיירות). אפשרות זו תק-טין את החוצאות הקיימות בשעת קניית רכב חדש ותוריד, כתוצאה מכך, את מחיר השיעורים. לבסוף, טוב היה אילו חזן מר דורון את המידגם שלו בנתונים יותר מדויקים ואובייקטיביים, שהיו מחוים סקר על מורי-הנהיגה בכל הארץ, ואילו לא מיהר להסיק מסקנות לא-מדויקות כפי שעלו ממאמרו הנ"ל.

**מיכה ציי-און, הרצליה**

ויש כאלה שעל-מנת לעמוד בדרישות זקוקים ל-100 שיעורים ויותר. הכל לפי הכישרון, הגיל, כושר-הרי-כוח, הקואורדינציה והסביבה שבה גדל התלמיד. הל-מד יקח את השיעורים בהנאה, ולא יספור אותם אם ייווכח שבכל שיעור של למורה מה להעיר לו וללמדו — על-כילפנים, הוא לא יקרא לכך, "מישיכה".

אשר למונח "סטט ראשון", דומני שאם לכך מת-ייחס לעותב, אין הסיבה נעוצה בחוסר האמון של הל-דורון יופתע בוודאי לדעת ש-80% מהתלמידים המחכים לאישור המורה שלהם לפני גישתם לסטט המעשי — עוברים אותו כבר בפעם הראשונה (זאת, מתוך נסיוני האישי, ואני מניח שהרבה מורים יסכימו אתי). על שאר 20 האחוזים מהלומדים גוברת ההתרגשות, ואז הם עוברים בסטט השני, השלישי וכו'.

ואם בכל זאת יטען שקיימים כישלונות די רבים, הרי לצערי אין הסיבה נעוצה בחוסר האמון של הל-דורון, אלא בתור הארוך הנמשך לאורך תקופה של שלושה חודשים, עד לקבלת תאריך לבחינה המע-שית. עקב זאת, חייב המורה, מוסרית, ללומד — להזמין עוברו מועד כאשר עורנו בשלב ההתחלתי של לימודיו, ובהנחה שתוך תקופה האמורה יספיק להכי-נו למיבחן. מרגע זה ואילך פועל על התלמיד הגורם הפסיכולוגי האומר: "...שלושה חודשים, יש לי עוד המון זמן", ואז הוא דוחה את קבלת השיעורים. כאשר הוא מגלה שנתר לו זמן קצר, יחסית לידע שעליו לצבור, הוא מנסה לדחוס שיעורים וללמוד בלחץ הזמן שנותר. וכשמגיע מועד המיבחן והוא אינו מוכן, הוא פונה אל משרד-הרישוי בבקשה לדחות את הסטט למי-עד מאוחר יותר.

התשובה הלאקונית שהוא מקבל היא: "יש לך אפשרות לבטל את המועד הנוכחי, ולקבוע מועד חדש לעוד שלושה חודשים". אזי, כמוגן, הוא מנסה להמר, ובמרבית המקרים נכשל. עתה, כשנתר לו שוב שלושה חודשים, יקח שיעורים ולו רק כדי לשמור על הרמה הנוכחית — אותם שיעורים שהיו יכולים לקדם אותו אילו היה עליו להתמקד לסטט רק שבועיים. קיים גורם פסיכולוגי נוסף, הפועל על הלומד ומג-דיל את שיעור התרגשותו, והוא עצם המחשבה, "מה יהיה אם אנשלו, ואילאץ לחכות שלושה חודשים לסטט הבא?" כאמור, גורמים אלה היו פועלים, אילו הסטט היה מתקיים מדי שבועיים, וכבר היו דברים מעולם.

ה"שיעורים-בהסתר", שאותם חזכר הכותב, אינם מקדמים את הלומד. הם רק מפריעים למורה לעצב את הנהיגה שלו ולהתאימה לקריטריונים של הסטט — אותם קריטריונים שלעצרי קיימים אצל אחוז אפסי של הנהגים, לרבות מורי-נהיגה ובוחנים. אשר לרווחיו של המורה: הייתי שמח אילו, לאחר שעדכנתי את הכותב לגבי סכומי-ההשקעה שלנו במר-כיבתי-הלימוד, היה מציא לי את הסכום שנקב במאמרו כרווחינו ברוטו — בנטו.

קראתי בעיון את מאמרו של מר מאיר דורון, "בצבת רשיון-הנהיגה" ("פרום", "העולם הזה" 2011), וכמורה-נהיגה מזה 12 שנה, אני מרגיש חובה לעצמי להביא, לאותם קוראים שקראו את המאמר הנ"ל — את צידו השני של המטבע.

מאחר שהיריעה קצרה מלהכיל את כל הנושאים הקשורים בלימוד הנהיגה, אתייחס לאותם נושאים שהעלה הכותב, בהשגחה לטענותיו: ראשית, יורשה לי להעיר ששיעור-נהיגה עלה 20 ל"י לפני ארבע שנים, ולא שלוש. היום, לאחר ארבע שנים, מחירי המכוניות המקובלות בבתי-ספר לנהיגה עלה ב-300-400 אחוזים. מחירי החלפים עלו באותו יחס. יש חלפים שהתייקרו אפילו ב-500%, ונא לא לשכוח את מחיר הדלק שעלה גם הוא. אלה הם של-שת מרכיבי-היסוד, ששינו את מחיר שיעור-הנהיגה במשך אותן שנים ועד היום.

נוסף לאותם מוצרים הקובעים את מחיר השיעור, והקשורים ישירות ברכב, קיימת גם דרישת המוסדות הממשלתיים בארץ ממורה-נהיגה עצמאי, הם: בחינות לקבלת רשיון להוראה, וכעבור כמה שנים — בחינות להנהלה; מיבנה (חנות) המסתכם, במיקרה הטוב, ב-150,000 ל"י יותר (מוצר יקר לכל הדיעות), או שכית מיבנה כזה המסתכמה ב-1500-1000 ל"י לחר-דש, וכל זאת על-מנת לקרוא לו, בית-ספר לנהיגה. בית-ספר כזה כולל בתוכו ממוטטים של חדרת-תיאוריה, חדרונים ללימוד העיוני ומייובאים ברובם מגרמניה ועולים כ-20,000 ל"י. כל זאת, כדי שהתלמיד ילמד את התיאוריה בעזרת ספר שהוא קונה ב-14 ל"י. זוהי המציאות, וללא המרכיבים הללו אין המוסדות מאש-רים פתיחת בתי-ספר לנהיגה.

לדעתי, הגורם לתיסכוליו של התלמיד המבקש רשיון-נהיגה, אינו המורה-לנהיגה — אלא מישרד-התח-בורה. אולם הקשר הוא מהתלמיד אינו שיר עם המישרד, אלא עם המורה, ואז מוציא הלומד את תוקפנותו של המורה. איני יודע היכן למד מר דורון לנהוג, אולם ממאמרו נראה לי שהוא ניכווה על-ידי מורה מסויים ש"משך" אותו, למי דבריו, או כך נידמה לו.

מורי-הנהיגה מחוים תתן מהאכזלוסייה, וכמו ש-קיימים עורכי-דין, רופאי-שיניים ורופאי-ישים ש"מוש-כים" טיפולים, כך אין זה מן הנמנע שיהיו גם מורי-נהיגה כאלה. אך לשמחתי, הם במיעוט, מאותה סיבה ש-95% מהתלמידים הנשלחים אלינו מוגיעים בעיקבות המלצות הבריחה, שלמדו ומנצחו מרצעים. יש להנח-שמורה-נהיגה שלא ילמד לשבעות-רצונם של תלמי-דיו, "יפשוט את הרגל" תוך תקופה קצרה. אולי ינסה כותב הורדת-מחירים, אך היהודים שלנו חכמים מכדי להתפתות לזה.

איני יודע מהיכן שאב הכותב את מיספר השיעורים המדויק שצריך לקחת. האם אדם הוא מוצר הניתן למדידה אובייקטיבית? יש תלמידים העונים על הדרי-שות תוך 5-6 שיעורים, ועוברים את המיבחן המעשי,