

חציה זה הרבה יותר מסוכן. חוץ ממיקרים שלא צריכים לקרות. הסיכון הראשון הוא מזג-האוויר. וגם גורם זה אינו גורם קבוע. הכל תלוי במיומנות הטייס. אגף נו בביית-הספר משתדלים לתת לתלמידים לטוס בכל מזג-האוויר עד למגבלות החורף. כשמגיע טייס בעל רשיון טייס ו-1 מבקש ממני להשכיר לו מטוס. אני חוזר ובודק את המיומנות שלו. אם הוא לא טס חודש או יותר, אני מציע לו לטוס עם מדריך, אני עושה את זה בצורה חברית. שלא תביך אותו, אבל אני לא נכנע".

עד שנת 1971, השנה שבה נהרג דני מושביץ ז"ל בתאונת מטוס פרטי,

סונה 150 ו-152. מחיר שעת לימוד, ה' כוללת 60 דקות מרגע ההתנעה עד לכי' בוי המנוע, הוא 50 דולר, שהם כ-1900 לירות ולזה מוסיפים 480 לירות למדריך. שיעור טיסה למעשה הוא 40 דקות, ו' המחיר בהתאם לכך.

השכרת מטוס לטיסה פרטית מחירה 70 דולר, כ-2700 לירות, לשעה. בארץ יש כעשרים מטוסים פרטיים, בעיקר לאנשי-עסקים שימפעלים שלהם מצויים באיזורים מרוחקים למדי. ליהודה פלקוביץ בעל בית-חרושת פנקו יש מיפעל במצפה-הירמון, שאליו הוא טס שלוש פעמים בשבוע. הוגו שורץ, שמשוטר ה'

ראות לקויה ביותר בחושך, וכנראה גם לענן או קירעי עננים. שניית ספורות אחרי הפניה הוא נמצא בחושך מוחלט וללא אפשרות להתייחס לתאוצה היזונית או לאופק. בשעה זו, יש להנחיה התלבט הטייס בין רצונו להמשיך בטיסת-ראות לבין הצורך לעבור לטיסת-מכשירים. חוסר האימוץ והנסיון מצד אחד, והרצון להישאר בטיסת-מגזע מצד שני גרמו כנראה לחוסר-התרכזות בטיסת-מכשירים, כפי שהמזב מחייב. הטייס נכנס למצב של אי-התמצא' אות (ורטיגו), ובגובה שבו הוא נמצא די בשניות מעטות של אי-התמצאות כדי להביא לאיבוד שליטה במטוס. להפסד

מתעצמת ככל שרבים התלמידים. המחיר רים בשני בתי-הספר שונים, שעת שכירות שווה, דגמי המטוסים והידודם גם הם באים זה בעיקבות זה.

חלום בהתגשמותו

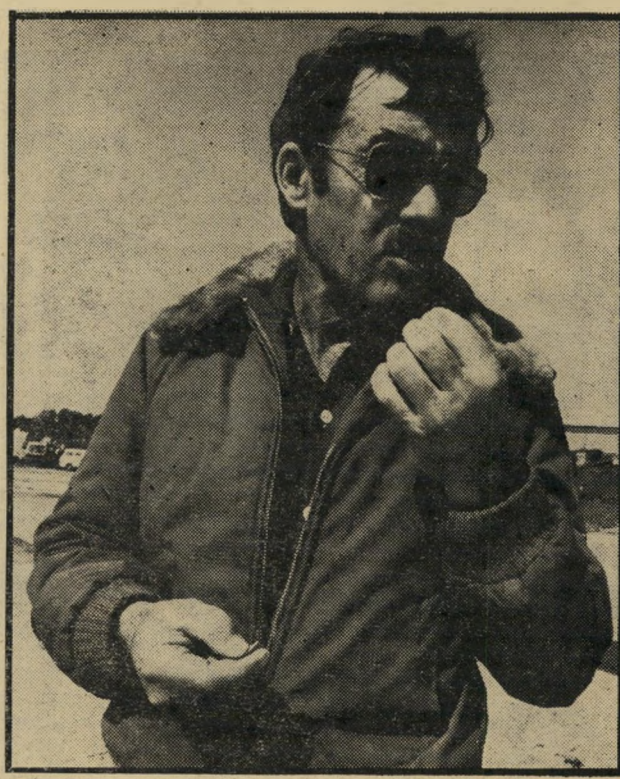
כ שבע נשים למודות בבתי-הספר. אתי דניאלי, מורה בבית-ספר, קיבלה רשיון טייס לפני שלושה חודשים. "אני לא מבינה את העניין הזה, שלנשים אסור לטוס", היא מציינת בתרעומת. "אני מסו' גלת לכך בדיוק כמו כל גבר אחר, ואולי יותר. אני גם נגד הטיעון הטיפשי שרק מיליונרים יכולים להרשות לעצמם ללמוד לטוס. נכון שלהם זה הרבה יותר קל, ואולי גם יותר קצר, אך גם לנו, הפשוטים, מגיע ללמוד. בשבילי זה חלום בהתגש' מותו. כל החיים רציתי לטוס. בסוף הצ' לחתי לשכנע את המיטפחה ולא רק ש' הסכימה הם גם עזרו לי לשלם".

בשחף טס הטייס הדרוני הראשון בישי' ראל, סעיד קרמני מירקא. לפני שנתיים שוחרר משירות-הקבע בצבא בדרגת סרן, ונכנס למיפעל המתכת המישפחתי. "רוב עבודות המיפעל נעשות בדימונה וב' סדום", מספר אסעד אבו-יוסף, בן אחותו של סעיד, שהגיע לשדה כדי לראות את דדו טס וכדי להרגיש אוויר-פסגות בשעת טיסה אחת ויחידה. "המישפחה מחזיקה את כל העבודה במיפעלים. לכל אחד שטח אחר. סעיד הוא מהמכשירים במיש' פחה. לכן הוחלט שהוא יהיה גם הטייס של המישפחה".

המיפעל משלם את שכר הלימוד, וקד' מני לקח את הלימודים ברצינות רבת. מדי שבת הוא מגיע להרצליה, לוקח שלוש' שה או ארבעה שיעורים מעודד המדריך. "אני חושב שתוך חודש-חודשיים אני מסיים את העניין". הוא מצייץ בהחלטיות.

"ענית התעופה בישראל תלוי ביחסים עם מצרים", מסכימים שני בעלי בתי-הספר, יוסי הדרי ופרד אינדק, "הארץ שלנו קטנה מדי, אין לאן לטוס ואין מה לעשות עם המטוסים. ברגע שיהיו יחסי' מיסחר תקינים ואנשי-עסקים ילכו ויבו' או, לא יהיה כדאי להם לטוס במטוסים מיסחריים כי אז יאלצו לחכות שם לטי' סה הבאה. יהיה זול יותר להכור מטוס וטייס שלנו".

סיכוי נוסף לפיתוח התעופה הפרטית נעוץ בעסקות-חבילה עם מועדוני-טייס באירופה. "בעוד חודש יבואו מאנגליה



התקנות חמורות מדי! אומר יצחק ("צחי") יבנה, מי שהיה טייס בחיל-האוויר וכיום טייס ראשי בשחף, "טענת ה'מינהל היא — בשיתוף. אך למעשה התקנות החמורות הן אנטי-ביטחות. האיטורים הרבים מונעים מיומנות מהתלמידים."

שעורים לא חוקיים בית-ספר שחף, יוסי הדרי, "לפעמים רים על החוק ומלמדים בתנאים אטורים. וכל זה בידיעת שאי-אפשר אחרת."



צריך לשאור תמיד על כושר

מסכימה אתי דניאלי, טייסת חודש לא ססת, ועשיו, כשהגעת, צירפו אלי מדריך מבית-הספר. לא נפגעת, כי כשעובר זמן מאבדים הרבה מהכושר, וחייבים להחזיר ביטחון-עצמי".

גובה ולפגיעה בקרקע — כפי שקרה בטיסה זו".

שדות-התעופה הפרטיים באיזור תל-אביב והרצליה הומים בשבתות, בעיקר כאשר מזג-האוויר נוח. תלמידים והטיי' סים המוסמכים מגיעים מכל רחבי הארץ. בחיפה נערכים עתה נסיונות לפיתוח תעו' פהרפרטית. בירושלים, בגלל האיטורים הדתיים, אין כל תיקוה לפעילות כזו. באוויה ובשחף לומדים יחד כ-70 תלמי' דים. כשהתחרות בין חשניים חולכת ו'

מעקל נמצא בשדה-התעופה בהרצליה. קנה את המטוס עם בניית מיפעל פריקש' קראטיק בדימונה. עוד מחזיקים מטוסים פרטיים אבי יושבה, מפרומין, משה הכטמן בעל בית-חרושת למנועים, ובעלי עסקים אחרים. מעטים הטייסים המחזיקים מטוס פרטי לשם טיסת עינוגים. בארץ ידוע רק על טייס אל-יעל אחד שמחזיק מטוס למטרות בילוי. מחירו של מטוס סונה 152 לקונה הישראלי הוא 19-24 אלף דולר כולל מכשירים ומיטוי. המי' סוי על מטוסים פרטיים קטן מאוד. הדלק למטוסים, אוקטן 115, גם הוא פטור ממסים.

הטייס התלבט ואיבד השליטה

אחת הכעיות המטרידות את טייסי התעופה הפרטית היא התקנות ה' חמורות מדי, לטעמם, בנושא הטיקוח על מיגבלות מזג-האוויר. הם יוצרים מיג' בלות חמורות, "טוען יצחק ("צחי") יבנה, "ראו קשה ללמד איך להגיב במצבים חריגים, כמו טיסה במזג-אוויר גרוע, או נחיתת-אונס בתנאים מסויימים".

לפני כשלוש שנים אירעה תאונת-מטוס ליד אחד משדות-התעופה בארץ. הטייס היה מיומן מאוד ומאחוריו היו אלפי שעות-טיסה, יותר מאלף שעות במטוס המטויים שבו טס באתו בוקר, וללא תת' מחות מיוחדת במכשירים. המטוס היה כשיד לטיסה. מזג-האוויר היה גרוע, הלחות גבוהה והראות לקויה (ראות תקינה כי מונחי טיס היא 1500 מטר למטה ו-5 קילומטר קדימה). המטוס הירימושי המ' ריא בטרם עלות תשחר, ומיד לאחר ה' המראה, כשהוא בגובה 100 רגל, פנה שמאלה. אורות המטוס נעלמו מיד בגלל העננים והערפל הכבד ששרר במקום. כי שעה וחצי אחרי כן נמצאו שברי המטוס במרחק של כשני קילומטרים משה' התעופה. הדו"ח של ועדה-החקירה העלה כי: בסניה שמאלה הוא נכנס לתנאי

לא היו כמעט מיגבלות או טיקוח על הלימוד והסיסות הפרטיות בארץ. דני מושביץ נהרג בשדה-התעופה בהרצליה. שניות ספורות אחרי המראתו נסק, כמעט אנכית, מסיבה בלתי-ברורה. המטוס לא עמד במעמס ההמראה הלא-רגילה, לרגע נעצר, ואז נפל לקרקע.

מאז החל הפיקוח הצמוד של מינהל-התעופה-האזרחי, כשהאחראי הישיר תיום ולמעשה היחיד המפקח על הטיסה האר' רחית הוא הממונה על הרשיון, שלום שחורי, נווטיים במיקצוע. ארבעה בתי-ספר לטיסה קיימים בארץ. שחף בבעלותו של יוסי הדרי, אוויה של פרד אינדק, חברת כחאוור, המשכירה שני מטוסים לטיסות פרטיות ולהרצה, ומועדון-התעופה של התעשייה האווירית, שבו לומדים רק עובדי המיפעל במחירים מסובסדים.

החוק בארץ מחייב להחזיק בכל חברה טייס ראשי, מדריך ראשי וקצין-מיבצעים. החניך שוכר את המטוס מהחברה, ושוכר מדריך כראות עינוי. הוא משלם למדריך באופן נפרד ויכול להביא עימו כל מדריך, גם אם הוא שייך לבית-ספר אחר.

אחרי שבית-הספר מקבל מעמד של בית-ספר מאושר, יכול שרת-החברה לה' אציל עליו סמכויות לביצוע מיבחנים מעשיים מנהל-אירטיים. עד עתה מתעקשים אנשי מינהל-התעופה שלא להעביר סמכו' יות כאלה.

הצעד הראשון ללימוד טיסה הוא הו' צאת רשיון מתלמד אחרי בדיקות רפור איות ותעודת-יישור מאמישטרה. ישראל היא המדינה היחידה הדרושת תעודת יושר כשהטיעון הוא — ביטחון.

התלמיד לומד למיבחנים תיאורטיים בעזרת מדריך, ספרים או בבית-ספר ל' טיס, ועומד למיבחנים במינהל-התעופה' האזרחית. המיבחנים הישראליים הם מ' חקשים בעולם, הם אינם ערוכים כיאית, ואין סיפרי לימוד מתאימים. "התלמיד לומד כאילו לדוקטורט, אבל הוא בסך הכל מקבל בייא", אומר יצחק יבנה, הטייס הראשי של בית-ספר שחף.

הלימודים הבסיסיים נערכים על מטאי