



כמה מן המטוסים הפרטיים של הישראלים על מסלול שדה דוב בתל-אביב: החיים הטובים בשמיים עולים ביוקר

M. הם רכשו את המטוס לפני ארבע שנים. הוכשטטר סירב לדבר, וגם ניסה לברר כיצד נודע על כך שיש לו מטוס. המהנדס ראובן כץ אינו חושש לדבר. הוא מהנדס בניין. הוא עבר קורס טיס במיסגרת אורחית, כמטוס של כימאוור, לפני 15 שנים. את המטוס קנה ב־1979 עם שלושה שותפים.

המטוסים מנסים להפחית מגורל ההשקעה הכספית, שעליהם להשקיע במטוס שלהם. הם אינם רוצים להחשב כמיליונרים מפונקים. לכך יש סיבות מעשיות מאוד: החשש הגדול שלהם הוא מכך שיועלו המיסים על המטוסים הנרכשים בחו"ל, או שתוגבל הבאת מטוסים בעלי רישום זר לישראל.

המטוס. הוא בן 40, ועוסק בטיס מאז 1967. היום הוא מנהל חברת הנשק והאלקטרוניקה אלביט). רבים מבצעי המטוסים הם "משוגעים לטיס". חלקם יוצאי חילי האוויר המלכותי הבריטי, ואחרים רכשו את רישיון הטיס שלהם בחיל-האוויר הישראלי. אך לא מעטים

בערב החג נפל מטוס פרטי ושני יושביו נהרגו — מה מריץ אותם ליטול סיכונים אלו?

מחירו היה 50 אלף דולר. כץ אומר: "רבים שיש להם האפשרות הכספית לקנות מטוס נמנעים מזה בארץ. בגלל שכרי לטוס לחו"ל, צריך לטוס מעל לים. לכל אחד יש רק לב אחד, וזה מרתיע. מטוס פרטי זה עניין של מעמד, אבל זה גם עניין די מסוכן", הוא אומר.

(רשימה ראשונה)
מרסל זוהר ושלמה סרנקל ■

מקסים בן-עזרא הוא בעל בית-דפוס בתל-אביב. המטוס שלו רשום על שמו, ועל שמם של שלושת שותפיו נוספים. אחת מהם היא אשתו. "אני ובני המישפחה שלי אוהבים לטוס", אומר בן-עזרא, "המטוס אינו לעסקים, אלא לתענוגות." מחירו של התענוג יכול לנוע בין 100 דולר ובין 400 דולר לשעת טיסה.

מבין בעלי המטוסים הם כאלה שעשו את רישיון הטיס שלהם כאחת החברות האזרחיות הפרטיות, שבהן יש מריכי טיסה. המשוגעים לטיסה מתאגדים בדרך כלל בקבוצות, כדי לרכוש את המטוס שלהם. הטיס אינו ספורט זול. כל אחד מהשותפים צריך להשקיע עשרות אלפי דולרים, ברכישת המטוס, באחזקתו, בביטוח ובטיסה עצמה. זה אינו ספורט לעניים, אך רבים מבעלי



בוס וטייס מנחם מריהר מבעלי החברה הקבלנית לבניין פמר, מיליונר בן שלושים, הספיק כבר להחליף שלושה מטוסים פרטיים במשך ארבע השנים שהוא עוסק בטייס. מטוסו הדי-מנועי עולה, כשהוא חדש 400000 דולר. ליד מנחם, בחולצה לבנה, לפני העליה להמראה, טייסו עמי מירבא. בשדה-התעופה בהרצליה.



לשותפות עם קונצרן הענק כלל, ובחברת עמית, ששותפיו בה הם קונצרן כלל והעיתון ידיעות אחרונות. חברה נוספת בכעלותו של רונן היא היפר-חלף, המפרקת חלקים ממכונות אחרי תאונה ומוכרת אותם כחלקים מיד שניה. שתי חברות נוספות בכעלותו: מגור השקעות, העוסקת בקבלנות ואשר ברשותה נכסי דלאניידר, וחברת שיגור-אספרס. העוסקת במישלוחים בינלאומיים. רונן מספר שהוא מטיס את המטוס לעיתים רחוקות לצורכי עבודה, ובדרך-כלל לצורך שעשועים. לעיתים הוא נוסע במטוסו לחו"ל. סיפור מיוחד במינו מלווה את המטוס השני ברשימת המטוסים הורים. זהו מטוס ססנה מדגם T210L. לפני כמה שנים החליטה הקהילה המארונית האמריקאית "לאמץ" את הסרן סעד חדאד וכוחותיו בדרום-לבנון ולתרום להם מטוס. הם שלחו את הססנה עם טייס שהמטוס נרשם על שמו — ג'די טוביאס. המטוס היה חדש, ומחירו היה כמה מאות אלפי דולרים. המטוס חנה בראשפינה. חדר חשש להפעיל את המטוס לצרכיו, אולי משום שפחד שיופל. דיונים שנערכו על הכשרת שדה-תעופה מיוחד, שישמש את המטוס ליד המפקדה של חדר, עלו על שירטון, ולבסוף נמכר המטוס, לפני שנתיים, לשני ישראלים תושבי חיפה: חנוך גילבוע ושמואל שרון. שרון יודע את ההיסטוריה של

שטחים רצופים. המחיר שהוא גובה — 600 דולר לשעת צילום. לפעמים הוא מקבל עבודות גם בחו"ל. אהרונאי אומר שהמטוס משמש אותו כמעט אך ורק לצורך עסקים. "לשעשועים? מעט מאוד." עוזר רונן, מחזיק המניות העיקרי בחברת מגור ומקים החברה, הוא שותף במטוס פרטי. כמו אהרונאי, גם רונן הוא קיבוניקי-לשעבר מבית-הטיסה, שה קים רשת חברות גדולה ומצליחה. לרונן כמה שותפים, המחזיקים ביחד במטוס. זהו פיפר PA 34-200. רונן אינו מוכן למסור את שמותיהם של שותפיו למטוס. הם קנו כיחד את המטוס לפני חמש שנים מחובב מטוסים אחר, יצחק ברמן, בעל מאפייה גדולה בירושלים, המחזיק עד היום במטוס פרטי משלו. תמורת המטוס שימלו רונן ושותפיו 60 אלף דולרים. רונן מסביר, שלמעשה, חלקו במטוס אינו עולה על מחירה של מכונת אמריקאית גדולה. רונן מטיס את המטוס שלו בעצמו. הוא לא היה טייס בחיל-האוויר, אלא למד לטוס באופן פרטי, ב־1971, ומאז "נרבק בו החיידק." לעוזר רונן (38) רשת שלמה של חברות, שחברת האם שלהן היא מגור אחזקות, שבה יש לו 60 אחוז מהמניות. הוא מחזיק במגור שירותי רכב, בחברת קדם — מיכללה ללי-מודי מחשב, בחברת קדם מחשבים, בחברת כלל-מור, שבה הוא נכנס

איש המיסתורין ליד המטוס מנועי פראטנביה פ־68 של חברת אוויר-טוריסם אנד פליי, שנחת לפני כמה דקות בשדה-דב, עמד גבר ממושקף שזוף ובעל הופעה ספורטיבית, שנעל את דלת תא הטייס. היה זה יוסף סוריה, יהלומן ואחד משלושת השותפים שמטיסים מטוס זה פעמים רבות בשבוע לקפריסין. לא לדבר ולא לצלם, ביקש הטייס היהלומן.