

# התעוד העונף (2)

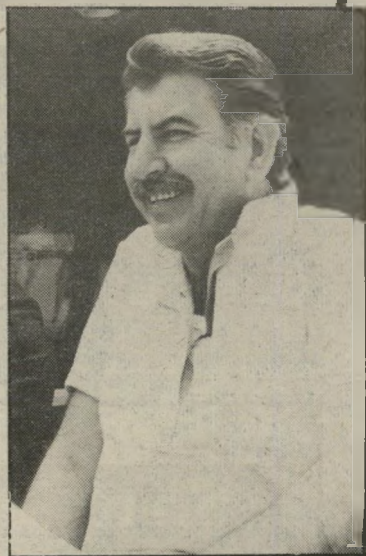
## התענוג שבהחזקת כלייטים פרטי עולה בשנה כמחירה של דירה בינונית — מיהם האנשים שיכולים להרשות זאת לעצמם?

**המטוס הפרטי היקר ביותר** בישראל שייך לאלכסנדר אכטמן. שוויו של המטוס: מיליון דולר — יותר משישים מיליון שקלים. במקורו היה זה מטוס ססנה מדגם 421. למטוס היה

הוא נעשה במוסכים מורשים. שיש להם אישור של מינהל התעופה האזרחית. עלפי התקנות החלות על מטוסים ישראליים, חייב מטוס לעבור בדיקה אחרי כל 25 שעות טיסה. בדיקה נוספת אחרי 50 שעות טיסה, וכן הלאה.

כל בדיקה יקרה מקודמתה, משום שהיא מקיפה יותר. בדיקה כזאת עשויה לעלות 1000-750 דולר, לפי סוג המטוס.

מטוסים ברישום זר אינם חייבים לעמוד בתקנות האלה. לפני ארבע שנים ביקש היועץ המישפטי של משרד התחבורה לבטל את הזכות להחזיק במטוס ברישום זר בישראל. בין בעלי המטוסים האלה קמה זעקה, שהדבר פוגע בחופש התנועה האזרחית, והיועץ המישפטי חזר בו.



**דוקר זכריה העניק כניס** לפרטיות את חברת הבניה שלו. הקבלן קנה את חברת נשר, שברשותה היה רישיון להפעלת מטוס נוסעים אחד בלבד.

### עונג למישפחה

**בישראל יש היום 14 מטוסים** ברישום זר, מהם חמישה מסוג פיפר. ששה ססנה, מטוס אחד מדגם בלאנקו, מטוס ארקו ומטוס סמרגד. המטוס הראשון ברישום, שייך לחברת אלרום. המטוס השני, שהיה מיועד לרכסון חדאר, נמכר לכמה חיפאים. המטוס מס' 3 שייך ליצחק ברמן, ממישפחת בעלי המאפיות בירושלים. המטוס של ברמן הוא אחד

**פלקוביץ** בעליה של חברת ההלבשה, פפקו מתל-אביב, משתמש במטוס הפרטי לא רק לצורך השעשועים. הגבר יפה-התואר, הצטלם ליד מטוסו הדומינועני יהודה פלקוביץ.

והדפיס פוסטרים מיסחריים שחולקו ברחבי הטייס הדוגמן, המעופף העשיר. הוא גם איש-עני מצליח. גבר כמו פלקוביץ אינו נרתע ממחיר הטיסה, שהוא בסביבות 400 דולר, ועושה

# העשירים לטיס

החוק הנ"ל קובע הוראות גם לגבי מאגרי מידע. מאגרי מידע, כפי שהם מוגדרים בחוק, הן אך ורק מערכות ממוחשבות, אך דומני שהוראות אלה צריכות לחול, בשינויים הסחנייבים, גם לגבי מאגרי מידע לא ממוחשבים.

## כמה זה עולה

**הבנקאי האמריקאי הנודע ג'ון פירדנט מורגן העמיד מעם למכירה את ספינת-השעשועים הענקית שלו. כשאהד הקונים המועדים שאל למחירה, אמר לו מורגן: אם אתה שואל למחירה, סימן הוא שאינך יכול להרשות לעצמך לקנות.**

**המצב דומה למדי בקשר למטוסים פרטיים. התענוג אינו זול. מחיריהם של המטוסים הפרטיים הנמצאים בישראל מתחילים בכמה עשרות אלפי דולר ומגיעים עד מיליון דולר. מחירה של שעת טיסה הוא בין 100 ובין 400 דולר. לפי סוג המטוס ומיספר מנועיו. מטוסים ישראליים חייבים בבדיקות קבועות — שמחירן הוא בין 750 ובין 1000 דולר — אחרי כל 25 שעות-טיסה או 50 שעות-טיסה.**

**בעלי המטוסים משלמים אגרת-חנייה לרשות שדות-התעופה בישראל. מטוס שמישקלו עד 1500 ק"ג חייב בתשלום של 7700 שקל בשנה, ואילו מטוס דומינועני שמישקלו עד 3000 קילוגרם חייב בתשלום אגרת-חנייה של 25 אלף שקל בשנה. כמו כן יש גם אגרת-המראה, שמחירה כמה מאות שקלים, לפי סוג המטוס.**

**המטוסים חייבים באגרת-רישוי שנתי. המשולמת למינהל התעופה האזרחית. מטוס שמישקלו עד 1500 ק"ג יחוייב בתשלום של 3500 שקל בשנה, ואילו מטוס שמישקלו עד 3500 קילוגרם יחוייב בתשלום של 5000 שקלים בשנה. במחירים אלה חלה עתה עליה של 50%.**

**על תשלומים קבועים אלה צריך להוסיף את מחיר התיקונים, שהוא גבוה ביותר. בהערכה זהירה, עולה החזקתו של מטוס בינוני, הטס 250 שעות בשנה, כ-60 אלף דולר — בערך כמחירה של דירה בתל-אביב.**

לרשום כל תיקון הנעשה במטוס. את הרישום לא עושה בעל המטוס, אלא המטוסים היקרים בישראל, ושווייה כמה מאות אלפי דולר.

מטוס נוסף ברישום שייך לאברהם הרשלום, שהוא בעל חברה לרמזורים. להרשלום יש שני מטוסים אחרים הרשומים בישראל.

לאלכס אכטמן היה מטוס נוסף, שאותו מכר למנחם פריהר (העולם הזה 27 מספטמבר 83).

עיריה קרטיס, המוגדר כבעל סוכנויות, הוא בעליו של המטוס בלאנקו.

האופטומטריסט יהודה לוי הוא בעליו של המטוס השמיני ברישום המטוסים הזרים. הוא מחזיק במטוס מאז 1976. לוי (45) אמר: "למטוס יש כבר 400 שעות-טיסה. מטוס זה מעמר, וגם גורם עונג למישפחה. מבחינה עסקית זה לא משתלם, אבל העיקר ליהנות".

אורי ליברנט גם הוא בעל המטוס העשירי ברישום המטוסים הזרים, כמו קרטיס, מחזיק במטוס התשיעי ברישום. המטוס חונה ברדף כלל בנהריים.

המטוס העשירי ברישום המטוסים הזרים, מטוס פיפר, שייך לאבנר יושפה. הוא היה המנכ"ל של בית-החרושת לביסקוויטים פרומן, ועתה, הוא יועץ תעשייתי. הוא מחזיק

במטוס לשם "ספורט", אבל למכור אותו, אם ימצא קונה. המטוס מס' 11 ברישום המטוס הזרים נמצא בבעלותו של גדי רנון טייס ותיק, שעל שמו רשום מטוס ברישום המטוסים הישראליים. יהודי-טכססי במוצאו, מועסק עד בחיל-האוויר הישראלי כאוור. אהב את הטיסה. אחד מתחביביו להטיס נכים בשמי ישראל, ולהם את מלאכת-הטיס.

המטוס ה-12 ברישום והמטוס ברישום שייכים לחברת התמדר, שאחד ממטוסיה התרסק שבועיים. מטוס נוסף של חברה התרסק לפני כמה חודשים, ולא נותרו שני מטוסים בלבד.

המטוס מס' 13 ברישום רשום שמו של אורח זר, ואינו נמצא למכר בארץ בתקופה האחרונה.

ארץ הרישום הפופולארית ב של בעלי המטוסים הזרים היא ארץ הבריית. 10 מן המטוסים בעלי הרישום הזר הם בעלי רישום אמריקאי. כ אחד רשום בשוויץ, אחד בבני ושניים רשומים בשוודיה.

רוכם הגדול של בעלי המטוס הישראליים הם "משוגעים לטיסה" מתאגדים ברדף-כלל בקבוצות לקנות מטוס שאחזקתו יקרה ל (ראה מיסגרת). קבוצות אלה יכולות לעשרים שניים-שלושה בעלים, לעשרים בעלים. מטוס אחד ברישום המטוסים הישראליים רשום על ש של לא פחות מ-20 איש. עומרי טלמוז היה פעם ש (המשך בעמוד

מנועי-כוננה. אכטמן נטל עימו את המטוס לארצות-הברית, שם ערך בו שיפוצים. הוא התקין במטוס מנועי-סילון ומערכת אלקטרונית יקרה. מחירם של השיפוצים בלבד מגיע ל-750 אלף דולר.

אכטמן הוא בעל מופעל למוצריי מתכת בפתח-תיקווה, אך יש לו גם עסקים בלונדון. הוא מרבה לטוס לשם ברישום היקר, פרט מעניין: גם אשתו של אכטמן הייתה, ולעיתים גם היכול לשמש 10 נוסעים.

המטוס של אכטמן נמצא ברישום המטוסים הזרים המצויים באורחיקבע בישראל. להחזקת מטוס ברישום זר יש כמה יתרונות, החוסכים לבעלי המטוסים כסף רב.

על מטוסים ברישום זר לא חלות תקנות-הבטיחות החלות על מטוסים ברישום ישראלי. לכל מטוס ברישום ישראלי יש ספר-המטוס, שבו יש

בכתבה הראשונה בסידרה, בשבוע שעבר התפרסמה תמונתו של הקבלן מנחם מירבאי, מירבאי הטייס מנחם מירבאי, מירבאי משמש כפקח-טיס בשדה-התעופה בהרצליה, ואינו מועסק כטייסו בשכר של פריהר.