

"טייסת 10" הטובים (באמת) לטיס



טייסים מרקיעים למען הקהילה

יש טייסת שאינה סודית, אך כמעט ואינה מוכרת. יש טייסת שחבריה - טייסות וטייסים, התחייבו להתנדב למען הקהילה, במסגרת עיסוקם בתעופה. יש טייסת ששערי שמים נפתחים אל טייסה בגאווה ואהדה, בכול עת שהם נוסקים למשימותיהם ההתנדבותיות בקהילה. ואלה רבות: פעילות חינוכית בקרב הנוער - לרבות עם נוער בעל קשיים ומוגבלויות, פעילות למען דו קיום עם האוכלוסייה הערבית באמצעות הנוער, סיוע למוסדות ורשויות, משימות חיפוש והצלה, ועוד. כול אלה - במטוסייהם הפרטיים של הטייסים, או במטוסים מושכרים, ועל חשבונם! זוהי "טייסת 10", מיסודה של אגודת התעופה הכללית בישראל. על 'טייסת' זו למדתי מפי אחד ממקימיה - שמוליק שטיינר, תושב רקפת, שחשף גם את חזונו הקשור לאזורנו, הכרוך בפתיחת המנחת באזור התעשייה בר-לב.

בים, באוויר וביבשה

- איך הגעת ל"טייסת 10"?

שטיינר: "חלק מהנושאים שאני עוסק בהם זה טיס פרטי. למעשה אני טייס אזרחי מקצועי כ-26 שנים (לא הייתי טייס בצבא). זה החל אצלי בתור שעשוע. אני גם משיט יאכטות. היה חורף קשה. תפס אותי חבר כשאני 'עם הראש באדמה', ושאל אותי לפשר הדבר. אמרתי לו שבלי להיות בים זה נורא משעמם. החבר גרר אותי לטיסת התנסות, ומאז אני בתוך הטיס עמוק מאוד".

- באיזה סוג של מטוסים אתה טס?

שטיינר: "אני מתעסק ברוב ענפי התעופה: אני מטוס ממטוסים כבדים לקלים: רבי-מנועים, חד-מנועיים, אולטרה-לייטים, דאיה, ועוד. כול מה שאני עושה בתחום זה הוא בתור תחביב או עיסוק מרכזי, שלא לצרכי פרנסה, וצברתי כבר אלפי שעות טיסה".

"טייסת 10" - תעודת זהות

ב'טייסת' פועלים 90 מתנדבים (נשים וגברים), מתוכם 12 טייסים בכירים המתנדבים לטובת המשטרה, איכות הסביבה וכד'. שמוליק שטיינר הוא ממייסדי הטייסת ובשנים הראשונות נמנה על מנהליה. היום הוא עוסק בהדרכה.

- כיצד נוסדה "טייסת 10" ולמה?

שטיינר: "כול הטייסים האזרחיים מאוגדים במסגרת של אגודת

התעופה הכללית בישראל. לפני כ-5 שנים הקמנו בתוך האגודה מחלקה הנקראת: "טייסת 10". זוהי טייסת של מתנדבים, שבאה לטובת עזרה לקהילה. לעזרה הזאת יש ביטויים רבים, בהם טיפול בנוער בסיכון בדרגות שונות, פעילות עם נוער בעל קשיים ומוגבלויות, הטסות כיף לילדים נכים, עזרה הומניטארית כמו העברה דחופה של אנשים וחפצים, סריקות שטח, מניעת שריפות, עבודות עם המשטרה (איתור רכבים, שיטור), משימות חיפוש והצלה, חניכת טייסים צעירים, וגם מטסי הזדהות".

- מה הניע אתכם להקים אותה ולעסוק בנושאים הנ"ל בהתנדבות?

שטיינר: "התעוררנו יום אחד והבנו שהארץ הזאת ממשיכה ושוקעת. החלשים נהיים חלשים עוד יותר והחזקים מתחזקים יותר. לכן, החלטנו לעשות מעשה והתאגדנו, תוך קבלת החלטה שכל אחד מאיתנו יתרום מאות דולרים בשנה, לטובת מעוטי יכולת. מאז ועד היום זה עובד כך. יש בפעילות שלנו עדיפות למשפחות מצוקה ולילדים חולים, שחלקם סופניים".

- אתה יכול לתת לי דוגמאות לפעילות שלכם, מעבר לקורסים ולהדרכות?

שטיינר: "לפני כחודשיים הטסנו, בשביל כיף, ילדי 'אילן' - ילדים נכים, שהיינו צריכים להביא סבלים כדי שירימו אותם מעגלות הנכים ויכניסו אותם למטוסים. גרמנו לילדים הנאה גדולה. לקח לנו כמעט יום שלם להטיס 20 ילדים. הכול היה בהתנדבות מלאה. הטיסות היו עלינו. כול אחד השקיע בזה הרבה כסף. החיוך של הילדים היא התודה הענקית שזכינו לה".

אנחנו מטיסים, דרך קבע, בכול הארץ, אלמנות צה"ל, ילדים של נופלים - חללי צה"ל. למעשה, אנשים פונים אלינו, ולאחר שהם עוברים את המסגרת שלנו, אנחנו שמחים להשקיע בהם".

תחומים נוספים בהם פועלת ה"טייסת" הם: חניכת פרחי-טיס צעירים במטרה להקנות להם ידע וניסיון של הטייסים הותיקים, ועריכת מטסי הזדהות. "זה ה'בייבי שלי", אומר שטיינר ומוסיף: "מאז שאני

גר פה, מעל לשנתיים, אנחנו מבצעים ביום העצמאות מטסים נמוכים מעל גוש שגב".

- באילו מטוסים מבוצעות הטיסות? למי הם שייכים?

שטיינר: "הפעילויות שלנו נעשות במטוסים פרטיים - חלק גדול מטייסי הטייסת הם בעלי מטוסים, האחרים משכירים מטוסים. ברוב המקרים ההתנדבות היא מלאה - כולל תרומת הטיסות והדלק, שזו הוצאה כספית לא פשוטה".

שיקום ואינטגרציה של בני נוער בעזרת מקצועות התעופה

- מהו אופן ואופי הפעילות ההתנדבותית שלכם עם בני נוער?

שטיינר: "אנחנו מבצעים פעילויות של שיקום ואינטגרציה של ילדים. שיקום - טיפול בנוער בעייתי, בחינוך המיוחד, נוער טעון טיפוח, נוער מנותק שנפלט ממערכת החינוך, ואינטגרציה - טיפול בנוער ערבי. אנחנו פונים לכפרים דרוזיים או בדואים - שבניהם משרתים בצבא, ומקימים שם כיתות הדרכה, אליהן אנחנו אוספים בני נוער בעלי קשיי חינוך, או הבנה וגם פושעים ונוער שוליים - במגזר היהודי והערבי, בהם גם מעוטי יכולת. כיתות ההדרכה הן בנושאי טיס. הרעיון הכללי הוא ליצור אינטגרציה בין הנוער הישראלי-היהודי לבין הנוער הישראלי-הערבי, סביב נושא משותף, התעופה, ודרך ההכרה שגם הם יכולים, מבינים ומסוגלים. אנו פועלים כך מתוך ראייה כוללת כי העמקת השיתוף וההבנה בין האוכלוסיות השונות בארץ היא בעלת חשיבות קהילתית ממדרגה ראשונה.

אנחנו גם עובדים עם ילדים בעלי צרכים מיוחדים. אנחנו נכנסים לכול מקום בו צריכים אותנו. הקטע הוא לא להביא את הילדים הללו לאחוז סטיק או מערכת היגוי של מטוס. הקטע הוא להעלות את הרמה התפיסתית שלהם לגבי עוד דבר מאוד מעניין - אוויר. תעופה קשורה מאוד לנושאים של מזג אוויר, נוף, ניווט - ואנחנו מגיעים עם הילדים לתוצאות טובות מאוד בלמידת הנושאים הללו".

לדברי שטיינר, תרומתם של קורסים בנושאי התעופה לנוער בסיכון רבה: בצד הכרת נושא מרתק ומעניין זה לילדים אלה, שהנגישות אליו מצידם כמעט בלתי אפשרית, השימוש בנושא התעופה מהווה כלי

לשיפור הדימוי העצמי של החניכים, ועיסוק ב"ריגוש חיובי" החיוני כל כך עבורם, במסגרת הטיפול בהם.

- היכן אתם פועלים?

שטיינר: "הפעילות שלנו מתקיימת ממטולה עד באר שבע. לי יש כיתת לימוד אותה יסדתי בכעבייה, מאוד בעייתית, בה משתתפים 18 בנות ו-2 בנים, ברמת לימודים נמוכה. אבל הם ילמדו, בקצב איטי, ובסוף גם יידעו".

- מה אתה מלמד אותם?

שטיינר: "אני מעביר להם סדנת דאיה. זה לא קורס טיס - זה קורס תעופה. בסופו של דבר הם יידעו את החומר, ואם מצבם הכספי של הוריהם יאפשר להם, אני אקח אותם לאחד ממועדוני הדאיה בארץ, בהם אני חבר, הם יקבלו הדרכת דאיה, ואולי חלק מהם יהיו דואים. מדאיה לטיס - המרחק קטן".

שטיינר מסביר כי דאיה הוא ענף הספורט היותר בעייתי בצד המקצועי של הטיסה: "אם את שואלת אותי מה יותר מסוכן - להטיס מסוק, מטוס או לדאות - הכי מורכב זה דאיה. דאון הוא כלי טיס לכל דבר, עם טייס היושב בתוכו, אבל אין לו מנוע. הוא לא יוצר אנרגיית סחף. דאון יודע להשתמש בזרמים ולשהות באוויר. כשטייס מוכשר יודע לזהות זרמי אוויר עולים - הוא טס אליהם, הם מרימים אותו אל-על, ואז הוא עובר מנקודה לנקודה ושואה כול הזמן באוויר. דאון הוא כלי טיס עם כנפיים מאוד ארוכות. הוא דומה לסיגר, והוא מאוד חלקלק ונעים לגעת בו. אין לו וויס או דברים בולטים אחרים שגורמים להתנגדויות זרימה. דאון הוא כלי יפה וחלק - כמו אישה. כול התעופה בעולם התחילה מזה שהאחים רייט הסתכלו על הציפורים וראו אותן פורשות כנפיים ועומדות באוויר, ולא קורה כלום. הם החלו לחקור את העניין והסתבר להם שהציפורים דואות. הדאון הראשון נבנה על-ידי האחים רייט, ומשם התחילה התעופה".

- האם יש לכם מערכי הדרכה בקורסים שאתם מעבירים?

שטיינר: "בהחלט. אנחנו מכינים את חומרי הלימוד. כולנו מכירים אותם בצורה מושלמת, למדנו אותם ונבחנו עליהם. בטיס, אתה מתקדם במהלך השנים, ועם ההתקדמות צריך ללמוד חומר חדש ולהיבחן עליו. אין מצב שאתה עובר מכלי לכלי מבלי להיבחן על הכלי הקודם ועל הכלי הבא. אנחנו מעבירים בתעופה חומר מאוד רחב, מבלי להיכנס לעובי הקורה של חישובי משקל או חישובי כוחות. אנחנו מדברים על תעופה



אשטנגה יוגה

ASHTANGA YOGA

במצפה חרשים

כל יום ראשון וחמישי בערב

בהנחיית ד"ר דניאל סירוטה - כירופרקטור (מוסמך לכישיות נב, עמוד שדרה) ומורה לאשטנגה יוגה

054-9545114 054-9543993

באופן כללי. כיתות שעובדות את המקדש הזה, עוברות אחר כך לקורס אחר, העולה כסף, שבו לומדים טיס מקצועי, והוא מתקיים בבתי ספר לטיס - אבל זה כבר עסק מסחרי יותר. "טייסת 10" לא עוסקת במסחר, אלא רק בנתינה ללא תמורה".

...ורעיונות לפעילות במשגב

"טייסת 10" עוסקת בפעילות חינוכית בקרב בני נוער 'רגילים', במסגרת החינוך הבלתי פורמאלי, על ידי הקמת חוגי תעופה בבתי ספר ובמתנ"סים.

- האם יש סיכוי להקמת חוגים וקורסים בנושא במרכז הקהילתי במשגב?

שטיינר: אני מנסה להקים עם חמי רגב (רכזת חוגים והעשרה במרכז הקהילתי במשגב - מ.מ.) חוגי תעופה. השותף שלי ליוזמה ואני צריכים להחליט מה אנחנו הולכים לעשות, לפי מידת ההיענות של הציבור. מדובר בחוג ניסיוני. אני לא יודע איך הקהל יגיב. האפשרות האחת - אנחנו יכולים להקים פה חוג תעופה במסגרת "טייסת 10" - ללא תשלום. האפשרות השנייה - אם תהיה היענות של ציבור המוכן להשקיע, נעשה פה קבוצת לימוד לתעופה, ובהתאם לחתך האוכלוסין שיפנה אלינו, נחליט אם אנחנו הולכים על חוג טיס או חוג דאיה. הקונספציה של הרעיון תתבסס על ההחלטה של הפונים. המעוניינים - ילדים, בני נוער ומבוגרים מוזמנים ליצור קשר עם חמי רגב במרכז הקהילתי, ולהגיע למפגש איתי. אולי הרעיון של חוגי תעופה במשגב יקרום עור וגידים, וגם יהיה חוג טיס במשגב.

- מאיזה גיל אפשר לדאית?

שטיינר: "הוצאת הרישיון אפשרית מגיל 17, כאשר את הבחינות ניתן לעשות בגיל 16. כול ילד, החל מגיל 12, יכול להתחיל להשתתף בחוג תעופה, להתקדם במהלך השנים, ללמוד תיאוריה, והתחיל לטוס בגיל 17 ויום, לאחר שעבר את הבחינות".

החזון - פעילות למימוש ואישוש המנחת באזור התעשייה בר-לב

שטיינר מנסה לאושש את המנחת באזור התעשייה בר לב, וכבר החל במגעים וגישושים ראשוניים עם המועצה. "אני מחפש מתנדבים לעזור לי בכך, וגם הוצאתי 'קול קורא' לכול החברים הותיקים שלי בגוש", אומר שטיינר, ומוסיף: "יש פה אקסיומה מדהימה. יש כאן גוש של אנשים איכותיים, ללא ספק, ולגוש הזה יש מנחת מדהים בקטע של ספורט מוטורי, או ספורט תעופתי, לא מנחת שמתאים לפעילות מסחרית. ממש לא. והכול תקוע פה. אני רוצה להביא הנה חוג דאיה, חוג טיס, ועוד חוגים הקשורים לספורט התעופה".

- ספורט התעופה נחשב ליוקרתי ויקר. אתה יכול לפרוט את זה לפרוטות?

שטיינר: "ניקח לדוגמה קורס דאיה, שאני חושב שזה המקום שהכי כיף להיות בו. השתייכות למועדון תעופה ולמועדון דאיה עולה 320 ₪ לחודש, דמי חברות. ברגע שאתה חבר במועדון - ההדרכה עצמה אינה עולה כסף. הדברים הכרוכים בתשלום היא המשיכה של המטוס הגורר וזמן שהייה באוויר - והעלות של זה היא 60 ₪ לכול משיכה ושהייה מינימאלית באוויר. אם בשבת עולים פעמיים עם מדרין - המחיר הוא 120 ₪. כלומר, עוד 240 ₪ לחודש ל-4 משיכות, אם אתה בוחר לעסוק בזה כול שבת שנייה. כול חניך מתקדם בנושא, עובר בחינות ומקבל

רישיון דאיה. זה לא זול, אבל זה גם לא יקר (תלוי באיזה חתך סוציו-אקונומי אנחנו עוסקים). בהשקעה של כ-700 ₪ לחודש (כולל נסיעות) ניתן להפוך תוך שנה-שנה וחצי לדואה דאון עם רישיון.

קורס טיס במטוסים קלי-משקל עולה בסביבות \$4,000 כדי להיות טייס מן השורה. קורס טיס למטוס כבד - עולה עד \$12,000 עד לקבלת רישיון הטיס.

- מה הן המטרות שאתה שואף להשיג באמצעות הפעילות שמנית במתחם בר-לב?

שטיינר: "החוגים הנ"ל יכולים לעניין חלק גדול מתושבי הגוש, ובנוסף - זה בהחלט יכול לתרום לאינטגרציה בין יהודים לערבים באזור. מבחינת הילדים והנוער - עדיף שיהיו פה חוגי תעופה וטיס מעשי, שלבטח יעניינו אותם, במקום שיפנו להתנהגויות המסכנות אותם. זה ספורט מאוד מאתגר, וגם קולקטיבי - צוות דאיה לדאון אחד, למשל, הוא 7 איש. זו פעילות משפחתית חווייתית. דוגמה טובה לכך ניתן לראות במהלך הפעילות המתקיימת במנחת במגידו -מה שקורה שם זו חגיגה לכול המשפחה. ההורים טסים, הילדים מסתכלים, יש על מה לדבר - זו פעילות מאוד בריאה ומאוד מאחדת לכול המשפחה".

- האם החזון הזה מעשי?

שטיינר: "בהחלט. יש משקיעים שמוכנים להשקיע בכך, יש בתי ספר לטיס שמוכנים לבוא הנה. רק צריך ליצור מצב של פתיחת המנחת לשימושנו כתושבי האזור".

- האם פתיחת המנחת אינה כרוכה במפגעים סביבתיים לאוכלוסייה באזור?

שטיינר: "אין מפגעים סביבתיים בספורט הטיס כפעילות לשעות הפנאי. אין בו מפגעים תברואתיים. הדאונים, לדוגמה, הם כלים שקטים לחלוטין, ה'אולטרה-לייטס' - קטנים ומאוד שקטים, טיסנים מונחי רדיו - גם הם שקטים מאוד, ומטוסים חד-מונעיים או דו-מונעיים של התעופה הכללית - הם כלים שקטים. כך שאין בזה עניין של הטרדה. הפעילויות מתבצעות בשעות היום, ולא בלילה. באשר לישוב אחיהוד, המורכב ברובו מציבור דתי - יש אפשרות לא לעלות מעליו בשבתות, אלא להמריא הצידה. עם רצון טוב של כולם - ניתן לפתור את כול הבעיות, לטובת האוכלוסייה באזור.

החזון שלי הוא שיקרה מצב שפה, בגוש שגב יהיה לנו מועדון תעופה שיגרום, כפי שכבר אמרתי, לאינטגרציה בין יהודים לערבים, ודבר שני - ייתן עיסוק מדהים לילדים ובני נוער, עם פעילות משפחתית ענפה וטובה, שתאפשר אינטגרציה גם בין הורים לילדים ככול ענפי התעופה".

ולסיום -

שמוליק שטיינר מזמין את כול מי שרוצה להיעזר ב"טייסת 10" לפנות אליה. הוא אינו שולל פתיחת כיתות הדרכה לנוער שוליים בכפרי שכנינו הערבים באזור. מוזמנים לפנות גם טייסים המבקשים להתנדב ל"טייסת 10".

תנאי הקבלה להצטרפות ל"טייסת 10" ופנייה אליה

המעוניינים להתנדב ל"טייסת" חייבים לענות על תנאי הקבלה הבאים: חברות באגודת התעופה הכללית בישראל; חתימה על טופס התנדבות; רישיון טיס תקף של מדינת ישראל לקבוצת A ומעלה, ודמי רישום חד-פעמיים בסך 50 ₪.

פרטים נוספים על "טייסת 10", פנייה אליה, והרשמה ניתן למצוא באתר האינטרנט: www.aopa-israel.org.il
ניתן לפנות ישירות לשמוליק שטיינר smos@erez-pvh.co.il