זמן חיפה

אודיפון מכשירי שמיעה
לשמוע, להבין, להרגע
בדיקות שמיעה, מעבדת שרות, אזניות ואטמים
04-8667337
רח' ירושלים 6, ת.ד. 5319, חיפה 31052

מיוחד לקוראי מעריב | גיליון 417 | כ' בטבת תשס"ו | 20.1.2006 | zman_haifa@maariv.co.il

4X-CC
NORMAN

טיסה נעימה

מטוס פרטי נחשב לסמל סטטוס עבור העשירון העליון ● מסתבר שבחיפה יש מי שחושב אחרת ● תושבי העיר נהנים מטרנד חדש ● הם עוקפים את הפקקים, חוסכים עצבים על הכביש, נהנים מאוויר הרים ומכורים לטיס ● עכשיו כל אחד יכול ● "זמן חיפה" מביא את סיפורם של חמישה טייסים שהחליטו שהחיים קצרים וצריך לנצל כל רגע ● אז חיגרו חגורות ונישמו עמוק, אנחנו ממריאים

חנית גלר, עמ' 28

ראשון בין שווים

כשמשה כחלון היה ילד הוא מכר סברס עבור גרושים ● השבוע זכה במפתיע במקום הראשון בפריימריז של הליכוד ● אבל יש מי שמזהיר שלא יפול כמו שושנה ארבלי אלמוזלינו ● פרופיל

אבי כפירי, עמ' 14

מכה במצ"ח

פרסום ראשון: רב סרן, תושב המפרץ, מ"פ מחסום "ג'אלמה", חשוד שהחדיר פלשתינים, ללא היתרים, לישראל ● המטרה לכאורה: שיפוצים בביתו שבקרית ים

אבי מלכה, עמ' 24

כמו ברקוביץ'

ליאור רפאלוב, הכשרון הצעיר של מכבי חיפה, הוא כוכב עולה בכדורגל הישראלי ● האוהדים כבר משוגעים עליו ● רוני לוי, לטיפולך

יוסי פרץ־ארי, עמ' 48

לא לעשירים בלבד

ות. הדרדק קצת כרוס לפעמים, אבל בכל פעם שאני רואה מטוס, אני מתעוררת לחיים. זה עושה לי המון. זה מאוד מרגש אליי. הטיסה בשבילי היא משהו שאני ממש לא יכולה לתאר. אפשר לדבר איתי שעות על מטוסים, טיסות ואפילו סרטים על מטוסים. הטיסה בשבילי היא הנאה צרופה, אני לא יכולה בלי זה. זה התחביב שלי".

כמה פעמים בחודש את טסה?

"פעם בחודש. לא יוצא לי לטוס יותר מזה, כי כרגע המצב הכלכלי לא ממש מאפשר. הלוואי שיכולתי יותר מזה. אמנם המטוס הוא שלי, אבל בכל פעם שמעלים אותו לאוויר זה עולה לא מעט כסף. חושבים חמש פעמים לפני שעולים שעה אחת לאוויר, אבל אין ברירה. חייבים לעשות את זה. אוי ואבוי לי אם לא. כשאני עולה לאוויר, אני חוזרת לאדמה חדשה לגמרי. זה ממש כמו הטענת מצברים. זה נותן לי כוח להמשיך".

אירוע טיס שלא תשכחי לעולם?

"השתתפתי בראלי על שמונה איים ביוון עם עוד 12 מטוסים, וזה היה פשוט מדהים. בדרך ממיקונוס לפאפוס הייתי צריכה דחוף לשירותים. זה מטוס קטן ולא ממש יכולתי לזוז משם. התאפקתי במשך יותר משלוש שעות. הרגשתי ממש רע. זאת הייתה חוויה בכלל לא סימפטית".

"הרבה פעמים חניכים ניסו 'לגמור' אותי באוויר". שמואל שרון

אמיר דורון

בן 59, נשוי+2, תושב ראש הנקרה, 700 שעות טיסה

איש העסקים אמיר דורון גילה לא מזמן את החיים היפים. כשלרשותו עומד מטוס פרטי ואין צורך לעמוד ולחכות בשדות תעופה, לשרוף שעות על גבי שעות בהמתנה ולילות שלמים בבתי מלון. דורון לא חלם להיות טייס כשהיה ילד. הוא בכלל איש חיל הים ששירת בצוללות ובסטי"לים, שימש כמפקד בחיל הים וכיהן כנספח צה"ל בהולנד, בדנמרק ובנורבגיה. דורון אף השתתף במשלחת חיל הים שיצאה להחזיר את שאריות צוללת דקר שהתגלו לפני מספר שנים, ובהחזרת חלקי הצוללת לארץ.

אבל החיים הובילו אותו מהעומקים הכי גדולים של הים אל הגבהים הכי אדירים בטיסה. דורון השתחרר מחיל הים בשנת 92', אז הפך לעצמאי. היום הוא שותף במשרד למוצרים בירוטכנולוגיים. "בשנת 98' הייתה לי נסיעה עסקית לקפריסין, וזה לקח לי ימים של עבודה", הוא נזכר. "כשהייתי תקוע בקפריסין פגשתי חבר מחיל הים שסיפר לי שהוא טס לחופשה במטוס פרטי. כעבור שעה הוא כבר היה בארץ, בזמן שאני הייתי תקוע שעות בשדה תעופה. החלטתי שאם יש לי עסקים בחו"ל ואני רוצה להיות חופשי, כדאי שיהיה לי רשיון טיס. נרשמתי לקורס בקפריסין ואחרי 21 יום חזרתי לארץ עם רשיון טיס בכיס. רק אחרי חצי שנה עשיתי המרה לרשיון ישראלי והורשיתי לטוס בארץ. הבירוקרטיה הישראלית מאוד כבדה בעניין הזה. מאוחר יותר הרחבתי בארץ את הרישיון. היום יש לי את כל הסוגים, חוץ מרשיון מסחרי".

איך המעבר מחיל הים לאוויר?

"הרבה טייסים מחיפה הם אנשי חיל הים לשעבר. מי שהיה בוגר פיקוד על כלי שיט בחיל הים, יש לו כבר 80 אחוז מהנתונים כדי להיות טייס, בנוסף להכנה מנטלית לטוס".

האם אתה עושה עסקים רק דרך האוויר?

"ממש לא. זה הפך להיות יותר ברמת התחביב".

התחביב מסוכן, לא?

"ממש לא מסוכן. זה קצת עסק יקר, אבל כל בן אנוש ברמה נורמלית, שיש לו קשר בין הידיים לבין הראש, בין המחשבות לבין העיניים, יכול להטיס מטוס".

באיזה מטוס אתה הכי אוהב לטוס?

"על כל אווירון עם כנפיים. אני טס הרבה על ססנה. טסתי לפני כן על זלין, שהוא מטוס צ'כי. כרגע אני טס על ביצ'קראפט בוננזה".

אירוע טיס שלא תשכח לעולם?

"הייתה לי טיסה לאנטליה במזג אוויר גרוע. לקראת הנחיתה התפתחו תנאים קיצוניים שדרשו ממני את מיטב הכישורים שלמדתי ושמפתחים עם הזמן בטיסות. במשך 4-5 דקות התמודדתי עם רוחות וגשמים חזקים וחוסר ראות. הייתי צריך למצוא את השדה, להתכוונן למסלול הנכון וגם לנחות בשלום. אלו היו דקות מאוד מאמצות מבחינה מחשבתית, מנטלית וטכנית. כל הזמן מתאמנים לקראת זה, אבל כשזה קורה באמת וללא התראה, אתה יודע שאתה גם חייב לצאת מזה. והנה, אני כאן".

יש פחדים?

"יש פחדים ויש כל הזמן מתחים לפני טיסה, אבל פועלים בהיגיון. אנחנו לא נלחמים במזג האוויר ולעולם לא נצא אם יש חשש לתקלות. אבל יש מצבים שצריך להגיב לדברים שמתפתחים במהלך הטיסה ואינם בשליטתנו".

מהעומקים הכי גדולים של הים אל הגבהים הכי אדירים בטיסה. אמיר דורון

שמואל שרון

בן 62, נשוי+2, תושב חיפה, 5,000 שעות טיסה

שמואל שרון הוא מדריך טיס, ראש המבצעים של בית הספר לטיס "כנפי פז" בחיפה. שרון טס בשמי הארץ והעולם כבר משנת 66', והוא תוצרת מובהקת של התעופה האזרחית בישראל. "אני לא איש חיל האוויר", הוא אומר, "אבל מאז ומתמיד חלמתי לטוס. זה היה תמיד בגדר חזון, אבל בגיל 23 החלטתי שאני אטוס. הבנתי שהחלום הזה יכול לקרום עור וגידים. שעת טיסה עלתה אז 66 לירות בבית הספר 'כנפי טיס'. זה היה ממש יקר. משכורת חודשית הייתה אז 400 לירות. אבל כשיש לך רצון, אתה יכול לממש אותו. התחלתי ללמוד על פייפר ובינואר 67' עשיתי את הסולו הראשון שלי באווירון. מאז לא הפסקתי לטוס ויש לי את כל סוגי הרישיונות לטיס".

כולכם מנסים להגיד כל הזמן שזה לא ספורט לעשירים. זה גם לא ממש לעניים, לא?

"זה לא ספורט לעשירים, אלא למי שיש את חיידק הטיסה".

ובכל זאת, זה עסק יקר. אם אין לך כסף, אין לך את החיידק.

"נכון שזה עסק יקר, אבל הכל עניין של סדרי עדיפויות. מי שרוצה לטוס עובד בעבודה נוספת, חוסך ועושה הכל כדי לממש את זה, לפי היכולת שלו. לא כל אחד חייב מטוס פרטי".

רק בשביל להוציא רישיון צריך כמה עשרות אלפי שקלים, לא?

"רישיון טיס עולה היום כ־40 אלף שקל, אבל כשאתה פורס את זה לשנתיים, זה יוצא סביר".

כמה עולה שעת טיסה?

"500-600 שקל אם יש לך מטוס פרטי ו־800 שקל אם אין לך מטוס ואתה רוצה טיסה עם מדריך אצלנו בבית הספר".

כמה עולה אחזקת מטוס לשנה?

"כ־6,000 דולר בשנה בממוצע, כולל ביטוח, אגרות, טיפולים שגרתיים, חנייה ומעט מאוד שעות טיסה. הדלק, אגב, הוא עניין שולי".

האם זה נכון שיש בשנים האחרונות יותר ויותר אנשים עם מטוס פרטי?

"באופן כללי זה נכון, אבל מאז 11 בספטמבר והאינתיפאדה האחרונה יש דווקא מגמה של ירידה. התחביב נעשה יותר יקר ולאנשים יש פחות כסף. זה קרה בכל תחום של מותרות, ועל אחת כמה וכמה בתחום כזה. היום יש 35 מטוסים קלים בחיפה, מהם 20 בבעלות פרטית ועוד 15 בבעלות חברות".

איזה מטוס יש לך?

"ססנה 172, יחד עם שותף שהוא חבר".

איך זה להיות מדריך טיסה?

"הרבה פעמים ניסו לגמור אותי באוויר. כשאני עולה עם חניך לטיסה הוא מנסה להרוג אותי במשך שעה ואני עושה הכל כדי שהוא לא יצליח. ככה זה עובד. היו לי המון אירועים עם חניכים שעשו טעויות קשות בגלל שגיאה של חוסר עירנות ואני הצלתי אותנו".

אירוע טיס שלא תשכח לעולם?

"לפני עשר שנים המראתי בלילה עם מטוס חד־מנועי באילת ותוך כדי נסיקה באיזור יטבתה המנוע התחיל לגמגם. המטוס היה כבר מלא בדלק ובאנשים. הצלחתי לתמרן אותו ולהחזיר אותו לאילת, והכל הסתיים בסדר. הסתבר שהייתה תקלה במנוע כי אחד הצילינדרים התקלקל". ■

לא לעשירים בלבד

הם מכורים לאוויר ולמטוסים, וחייבים לטוס לפחות פעם אחת בחודש ● כשאתם מתייבשים בביקורת הדרכונים, הם מגיעים מהרכב ישר למטוס הפרטי ● פנסיונר "בזק", מדריכת שחייה בקאנטרי קלאב בקריות ואיש עסקים שבכלל שירת בצוות קרקע - כולם עשו קורס טיס מזורז, ועכשיו יש להם מטוס משלהם ● גם אתם יכולים

צילומים: רוי אבן צור

מטוס פרטי נחשב לאחד מסמלי המעמד של אצולת שנות ה־2000 בישראל. אם יש לך מטוס פרטי אתה כנראה אדם עשיר מאוד, נהוג לחשוב. זה מתחיל כבר בשדה התעופה. בעלי המטוסים הפרטיים פטורים ממסלול הייסורים שעובר הנוסע הרגיל בחברות התעופה. אין תורים או ביקורות דרכונים רגילות, הם לא מחכים שעה ארוכה שהמזוודות יגיעו. את הדרך למטוס הם בכלל עושים במכונית פרטית ולא באוטובוס עמוס.

אבל מעבר לסמל הסטטוס הזה, מסתבר שמטוס הוא גם תחביב של הרבה משוגעים לדבר, שלא מגדירים את עצמם עשירים, אבל מגייסים את כל חסכונותיהם כדי לטוס לפחות פעם בחודש, לפעמים אפילו קצת יותר. ככה הם שומרים על שפיות. בחיפה פועל מועדון חברים מאוד לא אקסקלוסיבי, "מועדון טייסי חיפה", שכולל בוטקה שבו יושבים הטייסים האורחים, מדברים, שותים קפה, אוכלים ונהנים מהחוויה. זה קורה מדי בוקר שישי או שבת. במשך יותר מ־20 שנה, מאז שנת 84', יש להם מדי שנה גם מסורת קבועה: טייסים וחבריהם יוצאים בקבוצה לראלי של מטוסים, כל פעם למקום אחר בעולם. בכל פעם הם מציבים אתגר גדול יותר. אם תשאלו אותם, הם יגידו לכם שכל אחד יכול.

בחיפה אפשר למצוא היום 35 מטוסים קלים, מהם 20 בבעלות פרטית ועוד 15 בבעלות חברות. מדובר בתחביב יקר למדי, אבל כבר מזמן אתה לא חייב להיות מולטי מיליונר כדי להחזיק מטוס. במיוחד אם הדבר נעשה ביחד עם שותפים נוספים. קצת מספרים כדי לסבר את האוזן: רשיון טיס עולה כ־40 אלף שקל, שעת טיסה עולה בין 500 ל־800 שקל ואחזקת מטוס כ־6,000 דולר בשנה.

"התחביב יקר, אבל אנחנו לא אליטות". יוסי אומל

יוסי אומל

בן 65, נשוי+4, תושב חיפה, 1,700 שעות טיסה

יוסי אומל, איש עסקים, הוא שותף בחברה הקבלנית "אינטר־אלקטריק" לעבודות חשמל, ובחברת מעגלים לתעשייה האלקטרונית, "מלי־תא". למרות ששירת בחיל האוויר בצוות קרקע, תמיד חלם לטוס. כבר במהלך שירותו הצבאי החל לטוס בדאונים, אבל רק בשנות ה־80 הוציא את רשיון הטיס שלו בחיפה.

זה לא פשוט להחזיק מטוס לבד, ולכן אומל מצא דרך לעשות את זה עם חברים נוספים מחיפה והסביבה. בשנת 85' הוא עשה רשיון טיס גם על מטוס דו־מנועי, ויחד עם עוד ארבעה אנשים רכש את מטוסו הראשון. מאוחר יותר, בשנת 95', מכרו החברים את המטוס. אומל התאגד יחד עם עוד 27 טייסים, שהקימו את "עמותת בר" ורכשו שני מטוסים המשמשים את כל חברי העמותה – מטוס מסוג ססנה 172 ומטוס לנץ, שמסוגל להביא אותם לכל מקום בעולם. כך מרגיש כל אחד מהטייסים שיש בידיו מטוס פרטי, והעלויות מתחלקות בין כל החברים בצורה שווה, כמו גם הזכות להשתמש במטוס. "כשאתה עושה את זה בחבורה, הרבה יותר קל לממש את התחביב הזה שנקרא טיס", מסביר אומל. "אנחנו עושים הכל כדי להוזיל עלויות".

והעלויות בחלקן יקרות.

"זה נכון. זה תחביב יקר, אבל אני לא אוהב שעושים מאיתנו אליטות".

אתם לא?

"לא, כי יש בים כל מיני דגים".

ובכל זאת, צריך להיות רב שמן. להחזיק מטוס פרטי זה סמל סטטוס, לא?

"גם להחזיק בית זה סמל סטטוס וגם לגור בפנטהאוז זה דורש הרבה כסף. כל תחביב כשלעצמו עולה כסף. וגם זה. יש אנשים שנדבקו בחיידק הטיס וממש אין להם כסף. אולי הם טסים פחות, אבל הם מוכרחים לטוס והם עושים את זה".

ביום העצמאות בשנת 98' נהרג אחיו של יוסי, עודד אומל, בתאונת מטוס. "זו הייתה מכה קשה", אומר יוסי בכאב. עודד היה צעיר מיוסי בשמונה שנים ועבר איתו את כל מסלול החיים, כולל שירות בחיל האוויר, רשיון טיס והקמת החברות העסקיות שלהם. עד היום לא ידוע בדיוק מה קרה. עודד וחבר משותף לו וליוסי טיילו להנאתם בשמי הארץ ביום העצמאות. בשלב מסוים הם ככל הנראה הסתחררו – והתרסקו עם המטוס.

"החיים מפתלים ולגמרי לא נשלטים", אומר יוסי.

האירוע הטראומטי לא גרם לו לעזוב את התחביב המסוכן. "אבל הבטחתי למשפחה שלי שאני לא עושה יותר דברים מסוכנים. לפני כן הייתי מאוד שובב, וגם היום אני שובב לא קטן, אבל אחרי האסון אני באמת ילד טוב ירושלים. אני לא עושה יותר אירובטיקה".

באיזה מטוס אתה הכי אוהב לטוס?

"אהבתי לטוס במטוס האירובטי שאחי התרסק איתו. הייתי יוצא איתו כל שישי לטיסה אירובטית. היום אני אוהב לטוס על הלנץ, שהוא מהיר ויש יותר אקשן בתפעול שלו".

אירוע טיס שלא תשכח לעולם?

"בשנת 83' ביצעתי נחיתת אונס לאחר שנכבה לי המנוע באמצע תרגיל אירובטי. כשיצאתי מהתרגיל, לא היה לי מנוע. היה לי אז ותק של שלוש שנים בלבד בטיס, ונשארתי בלי מנוע במשך שתי דקות בערך, תוך שאני גולש למטה וצריך לחשוב איפה אני נוחת ואיך אני עושה את זה בשלום. למזלי, הייתי באיזור קיבוץ אפק והיה שם מסלול שבו נחתו מטוסי ריסוס, אז מצאתי מסלול נחיתה. התובנה בקטעים האלה היא לא לאבד את העשתונות, המוח צריך לעבוד 'קול', כי העיקר זה לצאת בחיים. למזלי, זה עבר בשלום".

התמכרה בכל רמ"ח אבריה. גאולה פולק

דוד גורוצקי

בן 55, נשוי+3, תושב חיפה, 700 שעות טיסה

דוד גורודצקי חלם מאז ומתמיד להיות טייס. מאז שהוא ילד הוא זוכר שזה היה החלום שליווה אותו ברקע, כשהוא שמור שנים רבות לא מסופר. עד שלפני 20 שנה, בשנת 86', הוא הצטרף לבית הספר לטיס בחיפה. "שכנה השפיעה אותי ואת הבן שלי לטוס בחיפה", הוא נזכר. "שם פגשתי את ד"ר אבי כרמלב, שהיה מדריך הטיסה שלי. הוא הושיב אותי לידו במטוס והראה לי שכל אחד יכול לטוס. הוא ממש נתן לי לטוס וראיתי כמה שזה דבר פשוט. כמה חודשים מאוחר יותר פנה אליי חבר טוב ושאל אותי אם אני רוצה להצטרף אליו לקורס טיס. פתאום ראיתי שאני יכול להגשים את החלום שלי. באותה תקופה המחירים היו זולים יותר ומאפשרים את זה. הייתי שכיר שעובד בחברת בזק וזה לא היה פשוט בשבילי. עשיתי חישוב קל והגעתי למסקנה שאני הולך על זה, אני מגשים את חלום הילדות שלי. תוך שנה הוצאתי רשיון טיס. עד היום זה תחביב די יקר עבורי, אבל מסתדרים".

תחביב יקר, אבל יש לך מטוס משלך.

"נכון. אני חבר בעמותה שבה יש כמה בעלים על המטוס. זה מאוד חוסך עלויות. היום יש מדיניות להעלות בצורה פראית את כל האגרות שקשורות לטיס ולמטוסים, וחבל. זה עלול למוטט את כל הענף הזה, שגם ככה הוא קטן. אחד המסמנים של חברה דמוקרטית ומפותחת הוא חופש לעסוק במה שאתה רוצה בשעות הפנאי. טיס הוא אחד העיסוקים היפים והמאתגרים. ברגע שיעלו את המחירים, זה יהפוך עיסוק רק לעשירים".

והיום זה לא?

"ממש לא. אני לא עשיר. אני פנסיונר של 'בזק', שם עבדתי כל חיי, ויש הרבה כמוני שזה רק תחביב עבורם והם ממש לא עשירים. זה נכון שיש אנשים שמשתמשים במטוס ככלי תחבורה, ממש כמו ברכב, במסגרת העסקים שלהם. לאנשים האלה יש יתרון משמעותי. אבל אני ורבים כמותי פשוט אוהבים לטוס כתחביב. זה נותן הרגשה טובה, החברים כאן טובים, זה כיף להיות יחד, ואנחנו טסים הרבה לחו"ל: קפריסין, יוון, טורקיה".

אז לא מדובר באליטה כלכלית של אנשים שרוכשים מטוס פרטי?

"ממש לא. אנשים רואים בנו אליטה מפונקת, אבל זה ממש לא נכון. יש גם כאלה שיש להם הון כסף והם קונים מטוס פרטי. אבל יש כאלה שזה רק תחביב יקר עבורם, שמוציא מהם המון חיוניות, כוח מנטלי, תשומת לב, ריכוז וקשב רב".

באיזה מטוס אתה הכי אוהב לטוס?

"תני לי כנפיים ואני טס, לא חשוב במה. אבל בעיקרון אני אוהב שזה כמה שיותר מהיר וחזק. זה נותן לי הרגשה אחרת. אופי הטיסה שונה וצריך להתמקד יותר בכישורי טיסה. מצד שני, במטוסים קטנים אפשר לראות את הנוף וליהנות ממנו, וזה גם הרבה יותר פשוט וקל לטוס בהם".

אירוע טיס שלא תשכח לעולם?

"אחת הטיסות המרגשות שלי הייתה טיסת הראלי לאירופה, לפני שלוש שנים. הטיסה הייתה מאוד מאתגרת וקשה מבחינה לוגיסטית כיוון שהגענו לאזורים מרוחקים, אבל הדבר הכי מרגש היה הנחיתה בשדה ליד אושוויץ. יצאנו מהמטוסים, ישראלים לצד חברים גרמנים מתחום התעופה, וביקרנו במחנה ההשמדה ובכל האתרים הסמוכים לו. זאת הייתה חוויה מאוד מרגשת וקשה".

גאולה פולק

בת 44, נשואה+4, תושבת קרית אתא, 300 שעות טיסה

הרומן של גאולה פולק עם האוויר החל בגיל 30, לאחר שילדה את בן הזקונים. גאולה, מדריכת שחייה במקצועה, הגיעה לשדה התעופה כדי לשלוח בדואר אוויר בדחיפות, חבילה שהייתה אמורה להגיע לאילת. בעודה עומדת בסמוך לעמדה של חברת התעופה "ארקיע", נתקלו עיניה בשלט: "טייס - כל אחד יכול". היא נכנסה לתוך משרדי "ארקיע" ונדהמה לגלות שגם היא יכולה להיות טייסת, ואפילו בקלות. גאולה החליטה ללכת על זה מיד וקבעה לעצמה טיסת היכרות. "כל חיי חשבתי שצריך תנאים מאוד מיוחדים כדי להיות טייס", היא מספרת. "הרגשתי שטייסים הם זן נדיר. לא חשבתי לעצמי שגם אני יכולה להיות טייסת. מאז טיסת ההיכרות נדבקתי חזק בחיידק. היו פעמים בקורס טיס שהייתי מבודדת, הגעתי למטוס, התיישבתי בתוכו, נשמתי אותו והלכתי הביתה. זה הספיק לי". בשנת 90' היא הוציאה את הרשיון הבסיסי.

באיזה מטוס את הכי אוהבת לטוס?

"ססנה 127, שנקרא 'צ'רלי' גולף צ'רלי'. אני מאוד מתחברת אליו. הוא פשוט תפור עליי כמו כפפה ליד. הוא נוח לי, טוב לי, מבין אותי וגם סולח לי".

זה נשמע כאילו את מדברת על המאהב שלך.

"זה נכון. אני רצינית מאוד. חייב להיות מטוס שהוא סלחני, כי עושים הרבה טעויות. אם מטוס הוא לא סלחני, זה מאוד לא נעים. עם הססנה טוב לי ונעים לי".

איך בן הזוג מגיב על המאהב?

"מאוד מפרגן, למרות שהוא ממש לא בקטע. אני לא בטוחה שהוא יודע איפה זה שדה התעופה בכלל עד שאני לקחתי אותו איתי. אני פריקית בשבילו, אבל הוא משתף פעולה. הוא אפילו טס איתי פעם לקפריסין וזה היה ממש כיף".

גאולה מדריכה שיעורי שחייה בקאנטרי קלאב אביבים בקרית אתא ומנהלת עסק עצמאי לכלי עבודה. "אני מאוד פעילה בתחום הטיס ביחס לנשים שהוציאו רישיון", היא אומרת. "אבל עם השנים זה הולך ופר־

←

"חיוניות, כוח מנטלי, תשומת לב, ריכוז וקשב רב". דוד גורודצקי