

## עזה ממוות התשוקה

הטסתי כבר כמעט את כל ידידי העתודאים, אבל דווקא את אורי, הקרוב לי מכולם, שותפי בפרויקט ב"תכנ", שותפי למעבדה הנדסית, חונכי ומעסיקי בחוג לטיסנאות בטכניון, לא הטסתי.

בשבתות היה עסוק בהטסת טיסנים. ריכוז סניף קלוב התעופה באחד היישובים הצפוניים גזל ממנו הרבה זמן. עבד למימון לימודיו (בניגוד להרבה מידידיו הצעירים), ואופני "חרש-אופן" שלו התקשו להביאו ממקום מגוריו לשדה התעופה הבינלאומי של הרצלייה. בפעמים הספורות שאורי היה זמין, אותו מזג האוויר שפינה לו את הזמן מהטיסנים הוא זה שמנע ממנו את חדות הטיסה.

והנה, נתקיימו כל התנאים המאפשרים את טיסתנו המיוחלת. נותר סמסטר לסיום לימודי האווירונאוטיקה, ואם לא עכשיו, אימתי. כדאי לזכור שבאותם ימי קדם, הטלפונים היו מצרך יקר המציאות ובמשך כל שבוע הלימודים לא ניהלתי שיחות טלפוניות בטלות (אלא למקרי חירום, כמובן).

"כן אבא", מוסיפים בניי במקהלה בשלב הזה של הסיפור, "ואז הייתם עושים מדורות על ראשי ההרים ומעבירים הודעות מגבעה לגבעה, או אולי זה כבר היה בתקופה שהייתם מתקשרים עם דגלי הסמפור המפורסמים..."

כל יום שישי הייתי מזמין מטוס לסוף השבוע הבא, והודעות מהחברה היו משאירים לי אצל סבתי (המנוחה) שדרה ברמת-השרון ושפר חלקה בחלוקת הטלפונים (למען האמת גם בבית-אימי היה טלפון אבל התנגדותה ללופט-מישעגאס (שיגעון אווירי בתרגום חופשי) מנע ממני להשאיר את מספר הטלפון שלה).

בשבת בשמונה וחצי אספתי את אורי בצומת כפר שמריהו. הוא ירד ממונית השירות דקות ספורות לפני כן. טרמיקות ההשכמה המשמשות כשמן למדורות אנשי הטיסנים החופשיים, נרעו ושכחו, עננים לבנבנים ספורים עיטרו שמי חורף בהירים וצחים.

שדה התעופה נם עדיין את שנת שבת בבוקר. אפילו אחיינינו הרפורמים בבית הכנסת שבדרך לשדה עוד לא החלו לשרך דרכם במעלה הרחוב כשהם דוחפים את עגלות הילדים.

ההתרגשות גברה כשה-ANM נגלה לעינינו במלא הדרו. פיפר קאב (לא סופר) שהיה במקורו PA-11 ללא סטרטר (הנעה בקרנק) וכמובן ללא מדפים, ולטובת החברים שטסו איתו טיסות מרחב וישבו חצי יום בחיכוך למישהו שישב על הברקסים בזמן ההתנעה, חיברו לו סטרטר (וגם אלטרנטור מוגדל שיוכל להזין את מכשירי הקשר ובעיקר את הטרנספונדר שהוכנס לו לאחרונה).

כשטסתי בשעות מוקדמות (שש בבוקר באמצע השבוע, שמונה בשבתות) נהגו להשאיר לי את ספר המטוס בתיבה חיצונית שהותקנה על דלת הכניסה. שוד ושבר, ספר המטוס לא נמצא במקומו הטבעי. לא יירא איש כמוני, ושיתוף הפעולה הסינרגטי ( $1+1>2$ ) של שני האינגינירים לעתיד הקרוב לבוא, פיצח את מנעול הדלת בקלות (או אולי היה זה הרקע הטיסנאי של שנינו...) וספר המטוס נמצא שוכן כבוד על השולחן במבצעים.

בדקנו את המטוס. אני בחזה מנופח ושכל מצומצם, ואורי ידידי בעיניים נוצצות. רשמתי בספר, נקשרנו, והמנוע מניע. "בוקר טוב, שבת שלום, מסלול בשימוש 29, אם אין לכם מה לעשות בשעות בוקר שבתיות אלו", מקדם המגדל את פנינו. ההסעה עם גלגל זנב דורשת קצת S-ים לשיפור שדה הראייה כי האף גבוה, אבל בשעה זו אפילו חתולים אין על המסלול, וגם היגוי הקרקע הלך קצת קשה ונאלצתי להשתמש בבלמים לכל פניה קלה. לשאינם יודעי ח"ן (חוכמת הנסתר למי שחושב שיש בכונתי לצטט את חיים נחמן ביאליק בשעת בוקר מוקדמת זו) המעצורים בקאב אינם על דוושות הגה הכיוון אלא שני פדלים קטנים בהמשכם ודורשים מיומנות מסוג אחר...

אנחנו בבדיקות אחרונות לפני "להתיישר ולהמריא". מבט לאחור ואני מסנוור מפרצופו הקורן של אורי ידידי. "קיזוז מונו בלוק" אני שואג אליו כשאני מסובב את ידית המקזוז (כמו בחלון של אוטו לפני עידן החלונות החשמליים) ומונה ששה עשר סיבובים מנקודת הקצה. אחרי פדיחה אחת עם מקזוז אני נזהר ונשמר לנשמתי החוטאת. נפילות סל"ד מותרות, אוויר חם, סרק, ו - " אלפא נובמבר מייק, להתיישר ולהמריא" אני משדר כולי פומפוזיות וחשיבות. לפני פתיחת מנוע לעלות על המסלול אני מסתובב לאחור ושואג לאורי הזוהר: "הצלחנו בכל זאת...", פיינל נקי, פותח מנוע לפנות שמאלה, לוחץ דוושת שמאל עד הסוף, וברגל מעוקלת גם נוגע בברקס שמאל".

בוססם, עושה המטוס, לא המנוע, חלילה. רעידת אדמה בהרצלייה, זועקות הכותרות הדמיוניות בראשי, זנב המטוס נופל מטה. מנוע לסרק. אני פותח דלת, מרים חלון ומשגר את אורי לראות מה קרה בחוץ. מבוהל הוא משתחל החוצה. אני מרגיש איך אני מאבד את הבכורה. שבע שנים מפרידות בינינו, הוא עתודאי מפוחד ואני קצין מילואים, גיבור מלחמה, טייס פרטי, מושא להערצת הצעירים והגיבור מאבד גובה ומתרסק (ולא דיברתי על דירת שלושת הפיזיותרפיסטיות שבה הייתי שותף...). "הגלגל האחורי עם כל הקפיץ עלה שמעליו שוכבים ליד המטוס" מייבב, שואג, גונח, מחרחר אורי למולי.

"נובמבר מייק מבטל את הגיחה, סוגר מנוע וחוזר לחברה", אני מתבכיין למגדל וסוגר את החשמלים זריז לפני שעוד עלבון יוטח על כבודי הרמוס.

בזנב של הקאב יש שתי ידיות, אחת מכל צד. עכשיו הבנתי למה. שני מהנדסי העתיד מכניסים את הגלגל למטוס, תופסים כל אחד ידית וכמו מריצה מובילים את המטוס לחנייה. "אולי יותר טוב להצטרף לשוכני בית-הכנסת ולדחוף עגלות ילדים בעלייה מאשר להוביל מטוס ללא גלגל זנב חזרה", חולפת אצלי מחשבת כפירה נוראית.

הנחנו את המטוס על הגלגל. דוד גרביטציה עזר לגלגל להישאר במקומו תחת כובד המטוס. מרחוק נראה תקין. החזרתי את הספר לחברה. מחקתי את השורה שכתבתי עם לורד שחור. ניקינו ראיות מפלילות והחלנו נוסעים לכיוון היציאה. הבחור צריך לתפוש עכשיו מונית חזרה לצפון.

בין מבני כיבוי האש וחברת נשר ראיתי את פקידת החברה מגיעה ברכבה. שקעתי בכיסאי ועשיתי פרצוף "אני אינני". לא הצלחתי להתאפק. במרכז המסחרי של כפר שמריהו, לפני העלייה לכביש החוף, עצרתי ליד טלפון ציבורי וצלצלתי לחברה. "בוקר טוב ושבת שלום חמודי", מקדמת את קולי העלמה (פעם היה רספקט לטייסיים...), "טוב שצלצלת. ניסינו לתפוס

אותך אתמול כל היום. אין תשובה אצל סבתך. אין לך מה לבוא היום. המטוס לא תקין, בעיות עם גלגל הזנב", נו שוין, היא מספרת לי....  
אחרית דבר:

חלפו כמעט שלושה עשורים ובלחץ הטיסות בתקופה האחרונה חזרה לי תחושת הביזיון, אז החלטתי לשחרר. ידידנו אורי התנדב לקורס טייס עם גיוסו. איתי הוא לא טס יותר. הודח בסוף שלב הפיפריים. החברה סיפרו שהיה בודק רבע שעה לפחות כל בורג בחיבורי גלגל הזנב והמדריכים החליטו שהוא קצת דפוק....

**יזהר נוי**  
