

ברתי בנימה שיגרתי. "איפוא החניך?" התעניין כנען. "ליד המגדל" השיבו. והצבעתי לכיוון ממנו באתי. "איזה מטוס אתה רוצה?" שאל כנען. הבטתי ברשימת לנות לעבר שלוש מטוסי החברה, ושאלתי תי מניה וביה: "ה-150. ארקיז?" "מאה אחוז". השיב כנען והצביע לי לקחת את המטוס.



כ שאני עדיין אינני מאמין למת רחש. פניתי לעבר מטוס הסטנה 150 האדום, פוסע באדישות מופגנת. קריאה פתאומית עצרה אותי. נבהלתי. הייתי בטוח שגם הפעם נכשלתי. בלב פועם המתנתי לשאלה הגורלית: "איפוא הרשיון?"

היא לא באה. במקומה, ביקש כנען בהתנצלות: "שכחתי. בוא תרשום בבקשה את הפרטים בספר הפעילות."

חזרתי לקרון. ביקשתי מכנען להשאיל לי עט, עלימנת להרוויח זמן. רציתי להציץ בספר, אותו ראיתי לראשונה בחיי. כדי להספיק להתמצא מה לרשום בו.

כנען יצא לחפש להביא עט, ואני בחנתי את הספר. תאריך הרישום האחרון



שם מסוכן

מות לבאי עצום של המטוסים. בעייה אחרת: האדמה איננה כבד. בחורף יש גוף ושוליות, והשטח רחוק מלהיות מישור, כנדרש.

אירובט, משתנה מיום ליום. כאשר ביקשתי את תגובתו לראשונה, השיב שלא ידוע לו דבר: "אצלי בספרים אין כל סימן לכך שביקרת בכלל במטוס. אבל בוא ניפגש, ואז נשוחח." עד מועד הפגישה, שינה את גירסתו: "הטייס שנתן לך את המטוס צפוי לפיטורים."

ברגע האחרון החליט מיכה לוי על גירסה השלישית: כי כלל איננו רוצה להגיב. ניתן היה אולי להבין את אי רצונו זה, נוכח העובדה כי חברת אירובט זכתה לאחרונה לכותרות שמנות בעיתונות.



ע ד לפני זמן לא רב, ניהל מיכה חברת משאיות להובלה. החברה פשטה רגל, ולוי הפך את תחביב הטייס שלו — למקצוע. הוא הצליח להתנער מהשותפים הקודמים של אירובט, אבי המאירי, כיום טייס בארקיע, ודני רגב. שותף אחר בחברה, אבי ויגנר, עזב את חברת אירובט עם כניסתו של לוי. לאחרונה, הצליח לוי לצרף משקיע חדש לחברה.

אירובט התפרסמה בגלל שלוש התאונות שאירעו לה בחודשים האחרונים. התאונה הראשונה היתה לפני תשעה חודשים, ובה נהרג בנו של מנכ"ל

רשלנות וזילזול בנוהלים שולטים בשדה התעופה המרכזי של התעופה הפרטית - למרות שרשרת התאונות שהגיעה השבוע לשיאה

עליה, מרק מושביץ. תאונה שנייה אירעה מיספר חודשים לאחר מכן, כאשר נפל מטוס שבו ערך מיכאל חלמיש, בוחן-טייס ממינהל התעופה מיבחן לחניך. שניהם נפצעו קשה. בתאונה שלישית, בשבוע שעבר, היו שני הרוגים: יחיאל ספרובר (27), נווט בעל רשיון טייס פרטי, שהשקיע ב-

(המשך בעמוד הבא)

אני בעקבותיו, מקשיב. נחמה אחת לפחות יש לו לכנען למסור למנהל החברה, מיכה לוי. הרישום בספר הפעילות ובספר המטוס נעשו בעיפרון, הוא מגלה.

אלא שכנען לא הבחין באדם נוסף שעמד בסמוך לו, אותו רגע, ורשם את תוכן השיחה בינו לבין הנהלת החברה. תגובתו של מיכה לוי, מנהל חברת

"אני רק עיתונאי", אני מסביר, "אני בכלל לא טייס."

כנען עדיין איננו מבין. הוא עומד ללא נוע, חיוור לפתע. תחילה, הוא הולך אחרי. אחר כך, הוא משנה את כיוונו לפתע. פונה לעבר הטלפון הציבורי שבמשרדי חברת כימאיר. משם, הוא מדווח על הפרשה למשרדי החברה בתליאביב.

היה 27 בדצמבר, המטוס האחרון של החברה, בהתאם לספר, טס לפני יומיים. מהרישומים הקודמים הבנתי מה עלי לרשום. שם — לביא, מיספר רשיון — 123, (בעמוד הקודם היה טייס בעל רשיון 125) סוג טיסה — הדרכה. מיספר מטוס — ערכתי רישום לא ברור גם לי בלועזית מסולסלת, כפי שראיתי בעמודה הקודמת. תאריך, תחילה — והפרשה נגמרה.

הצרה היחידה היתה, שבמקום עט הביא לי כנען עיפרון. הערתי לו על כך, "שטור יות". הוא השיב, "אחריכך, נעבור על הרישום בעט."



פ ניתי לעבר המטוס כטייס ותיק ואדיש, כשאני מתעניין אצל כנען אם הדלק בסדר. כמי שמבצע את חובתו הסיגרתי, ניגשתי לדלת השמאלית של המטוס, ניסיתי לפתוח אותה.

שומו שמיים — היא לא נפתחה! האם שכחתי משהו? עכשיו יגלו את הבלוף. אני פונה, בשלווה לדלת הימנית. היא נפתחה. אני נושם לרווחה. מהצד הימני של המטוס אני פותח מבפנים את הדלת השמאלית, סוגר את הימנית, וחוזר לצד השני. מרחוק אני צועק, בביטחון רב, לעבר כנען שנשאר ליד המשרד: "הדלת לא בסדר."

אני בפנים. הרישום האחרון בספר הישום מתבצע במהירות. אני כבר מנוסה. כמי שהזמן לא דוחק לו, אני מושך את הגהי המטוס אלי. מחזיר אותם. מפנה ארבעת שמשאלה עד הסוף, אחר מימנה עד הסוף. השתכנעתי שהכל בסדר.

אני לוחץ על שני הכפתורים האדוריים, כפי שלמדתי רק חצי שעה לפני כן. לוחץ חזק על שתי דוושות העצירה. מכניס גזס מעט פנימה את מוט הבנוי, ומסוכב את המפתח.

המנוע משמיע נהמה. פעם, פעמיים — מייד יידלק. זה הדבר האחרון שאני צריך בחיים. אני דוחף פנימה את מוט הדלק, כמות גדולה של דלק מציפה את המנוע, והוא כבה. לכנען, המתקרב לעברי, אני מסביר שבגלל הכפורה והגשם, המנוע לא יידלק, כנראה. "לאט לאט", הוא מציע לי. "הכל יהיה בסדר."

אני עושה עוד נסיון, למען הרושם, ומנסה להתניע, ודואג שזה לא יילך לי. אחרי, אני יורד מהמטוס, מציג את תעודת העיתונאי שלי בפני כנען.



ר רגע, הוא לא מבין. "או מה אם אתה גם עיתונאי?" הוא תוהה.

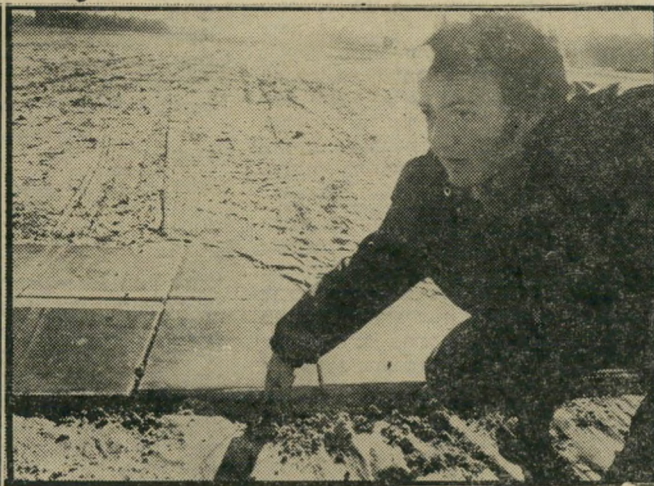
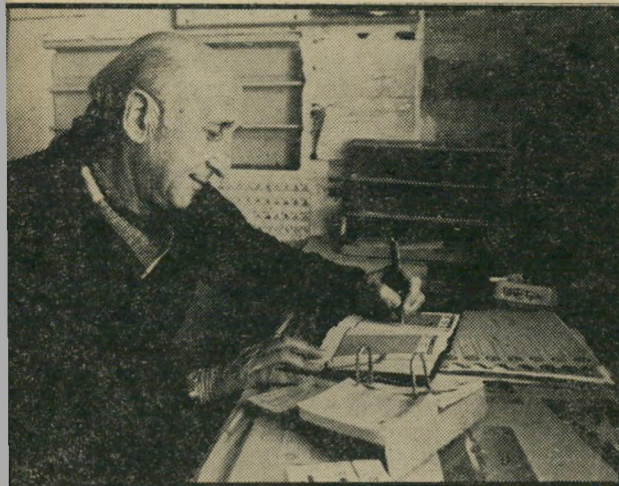


סכנת מוות

"אכן זאת עלולה לגרום לתאונה חמורה", מזהיר יחור שץ מרום, טייס בחברת "כנף". רבות מהן על המסלול.

מגרש הכלבים

התפקיד העיקרי של האמבולנס בשדה התעופה בהרצליה הוא להזריק לכלבים המטיילים על המסלול.



נדודי שינה

מנהל השדה בהרצליה, יהודה בלור, איננו מהסס לומר בגלוי: "אינני יכול לישון בלי לה, בגלל מה שמתרחש בשדה. תעיד על כך אשתי."

נקודה קטלנית

"פגיעה של המטוס בנקודה זו עלולה להיות קטלנית — וזאת בלי להזכיר כבר את הנזק לצמיגים", מזהירים הטייסים. מי חגשמים סחפו את הקרקע ליד המיצפות, גרמו לבור בעומק 10 ס"מ.