

# שלושה ניספו השבוע, כשנפל מטוס לים - אך סכנה מרחפת גם על חבריהם



# טייסי הרייטונה

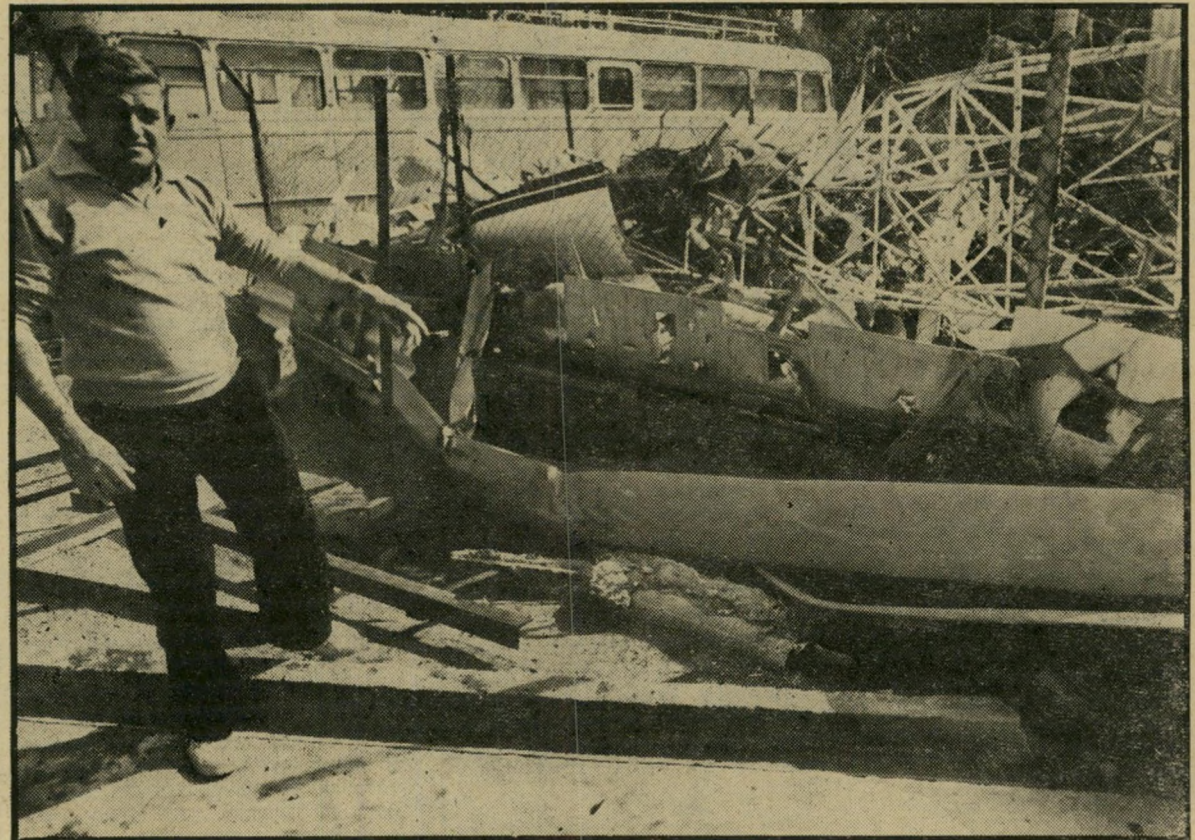
על פי הראות בלבד. לפי החוק הישראלי אין טייס כזה מקבל רשות טיסה מעבר לתחומי הקפת השדה בתנאי-ראות חורר גים. כמו חושך, עננים ולחות גבוהה. בקובץ חוקי הטייס האמריקאים לא קיים חוק כזה, וכל טייס בעל רישון-טייס יכול לטוס בלילה גם ללא הגדר-מכשירים. מאחר שמטוסו של בן-שושן היה רשום בארצות-הברית, הוא הצריך גם רישון-טייס אמריקאי, שאותו קל מאד להשיג במינהל-התעופה-האזרחית בארצות-הברית. להיימן היה רישון אמריקאי, אך לא היה לו הגדר-מכשירים.

מאחר שהמטוס אמריקאי וטייסו בעל רישון אמריקאי, חלים עליו חוקי-התעופה האמריקאים בכל מקום שבו הוא נמצא. בתחומי הנתיבים הבין-לאומיים. הנתיב שהדובוב - נמלה-תעופה לוד, מוגדר כנתיב בין-לאומי, ולכן אי-אפשר היה לאסור על זיימן את הטסת המטוס ב"חושך".

תל-אביב. הוא לא ראה את קו האופק, והתמצאותו בשטח היתה אפסית. לשניות ספורות הוא לא הצליח להבין היכן הוא נמצא. במצב כזה נטה המטוס, הטייס לא הצליח להשתלט על עצמו ולהתיישר. הוא הרגיש סחרחורת. לא שלט על ה"הגאים ותוך שניות ספורות נפל לים. התחושה של חוסר-ההתמצאות ואובדן-ההתייחסות לאופק קרוייה "ורטיגו" והיא מהווה איום ומקור מתמיד לחרדה לטייס. החוק הישראלי קובע כי אסור לטייס בעל רישון-מקומי, לחטט מטוס בלילה, אלא אם הוא בעל הגדר-מכשירים. כלר מר טייס המאומן לטיסה עיוורת, ללא ראיית האופק וללא הסתמכות על ראות עיניו. הוא מפעיל את המטוס רק על פי הכוונה השעונים שלמולו. אין חובה ל"טייסים פרטיים לעבור הגדר-מכשירים (קורס ממושך וקשה). טייס יכול לקבל רישון לטיס אזרחי גם מבלי שידע לטוס על פי מכשירים, כלומר שיכוון את עצמו

בו תקלות כמעט מדי כל טיסה. יחד עם זאת ברור לכל מי שמעורה בטיס הפרטי בישראל כי הסיבה לאסון לא היתה אלא טעות-אנוש. הכל נמנעים מלהביע דיעה עד לתוצאות החקירה שהוחל בה עם גילויי שיברי ה"מטוס". נוח מאוד לומר שזו היתה תקלה טכנית", אומרים טייסים ומכונאיי-טיס. "כי דני היימן היה טייס טוב ומאומן, וקשה לחשוב שהוא נכשל בשיפוט שלו. אבל בכל זאת 99 אחוזים מהתאונות נגרמות על-ידי טעויות אנושיות, שכן מטוס בנוי כך שתקלה באחד מחלקיו אינה גורמת בדרך-כלל לנפילה המטוס כולו. לכל חלק שיוצא מכלל פעולה יש תחליף. גם אם מנוע אחד מתקלקל, יכול המטוס לטוס או לנחות בעזרת מנוע אחד בלבד." והשערה היא כי היימן המריא היגיע עד לגובה של 200 רגל ופנה מייד ימינה לכיוון שדה-התעופה בלוד. באותו רגע של הפניה, נעלמו מעיניו אורות העיר

מ"טוס ה"אצטק" המריא משדה-דובוב בשעות הערב המאוחרות. שלושת הגברי רים שיסבו בפנים היו אהב-טייס מושי-בעים. דקות ספורות לאחר ההמראה נדם המנוע. הקשר האלחוטי נותק, והיה ברור כי דבר-מה קרה למטוס. חלק משברי-המטוס נמצא למחרת בבוקר על-ידי צוות-החיפוש שנשלח למקום. את גופתיהם של מוריס בן-שושן, בעל המטוס, ושל אדי שדה מצאו אחרי חיפוש שים ממושכים. החיפושים אחר דני היימן, נמשכו. בין שברי המטוס שהתגלו נמצאו שתי האנטנות, ומקווים כי בעזרתן יוכלו להבין מה קרה בדיוק. מטוס הפייפר הדרמנועי (כל שמות דגמי הפייפר לקוחים משמות שבטים אינדיאניים כמו פוני, סנקה ואצטק). נקנה על-ידי בן-שושן לפני כשנה וחצי. הוא נרשם בארצות-הברית והועבר לארץ לפני כחצי שנה. מאיתו יום רדף אותו הביש"מול. הוא הוכנס לתיקונים שונים ונתגלו



## הסיכון הראשון הוא מזג-האוויר

ת אונות-טייס מתפרסמות תמיד ב"הבלטה רבה. לפני שבועות אחדים התרסק מטוס ערבה במלאווי תוך כדי הדגמת המטוס לקניינים. בהתרסקות נהרגו טייס-הניסוי של התעשייה האווירית דויד לזין ואיש המכירות אלי מור, גם הוא טייס חיל-אוויר לשעבר. תאונה דומה, בתצוגת-מטוסים אירעה לפני כשנתיים בלה-בורג שבצרפת, גם היא תוך כדי תצוגה. טייס-הניסוי משתדלים, למול עיני הקניינים, למצות את כל מעלות המטוס המועמד למכירה. הם מטיסים אותו מעל ומעבר למיגבלות הידועות להם. ההשערה היא כי במלאווי, סחס לזין ממטוס את המכסיום האפשרי, ולא התייחס די הר צורך לתנאי הלחות והגובה המוגזמים שהיו במקום. התוצאות היו עגומות. בטיסות הפרטיות נדירות מאוד התאונות באויר. בארץ אחוז התאונות קטן ביותר בהשוואה לארצות-הברית ואירופה. אנחנו מאמנים את התלמידים שלנו לכל אפשרות, אומר יוסי הדדי בעל בית-הספר שחף לטיסה, "ישנם שיעורי לימוד שאפילו אינם נכללים בחוק הישראלי. אי-אפשר להשתמש בהגדרה של סי"כון, ממשיך הדדי, "כי לעבור במעבר

כיום שיברי מטוסים אחרי תאונות, עד 300 שעות טיסה הטייס לא מסוכן. כשהוא עובר את זה הוא בטוח שהוא טייס מנוסה מאין כמוהו, ואז הוא מתחיל להיות מסוכן בשעת הטיס." קרוזו רוזנטל מוויקי הטיי סים הפרטיים מצביע על פינה בשדה-התעופה בהרצליה, שבה מרוי

## ביח-קברות למטוסים