

## הבטים על תאונות טייס וחקירתן...

מאת יוסי מיליס

אין ספק, כל תאונת טייס הינה גורם מזעזע לכל טייס וקשה לעבור עליו לסדר היום. מעבר לצער האישי והכאב של הטייסים שהכירו את הנספים, תמיד צצה השאלה: מה קרה? ה"מה קרה?" הוא בעצם כיסוי לשאלה: האם זה יכול היה לקרות לי? מכאן, אצל רובנו נכנס באופן אוטומטי "מנגנון ההגנה" שדוחף את מעט הנתונים שיש לנו, את שברי האינפורמציה שהגיעה לידנו ואת מצבור השמועות, להתגבש לכלל רשימת מסקנות ברורה וחדה: הטייס נהג בפזיזות שלא אופיינית לטייס התעלם מכל כללי הבטיחות הבסיסיים, מה שלעולם אני לא עושה. הטייס לא היה מיומן להתמודד עם המצב שנוצר ואני, הרי מעולם לא נתקלתי במצב שמימונתי לא עמדה לי. ואני כחכם, לעולם לא אקלע למצב שגם פיקח כמוהו לא יכול היה לצאת ממנו. לאחר שגיבשתי את המסקנות, אני יכול בלב שקט ובביטחון מלא לומר לעצמי (ובעיקר לאישתי וחברי) "לי זה לא יקרה". לצערנו העובדות מקלקלות את התיאוריה הכה מרגיעה ומנחמת זו.

להלן תאור מקרה של אירוע אמיתי שלא פורסם מעולם שממחיש כמה אנו לא יודעים מה באמת קרה וכמה מהר אנו קופצים למסקנות "מרגיעות".

תאור האירוע:

פיפר סנקה (דו-מנועי), מוטסת על ידי טייס מסחרי, מדריך טיסה המצויד באלפי שעות טיסה (בנוסף להיותו טייס קרב בחיל האויר, מיל) יצאה כטיסה פרטית משדה תימן ויעדה ש.ת חיפה. על הסיפון הטייס עצמו, אישתו ובתו התינוקת בת השנה. מזג האויר בהיר וקר ללא עננות ורוחות קלות מנשבות. הטיסה עצמה עוברת ללא כל אירוע. המטוס נצפה בפיינל למסלול 16 בחיפה כשהוא מיוצב בגישה, מהירות סבירה, גלגלים בחוץ ומדפים בהתאם. לפתע הובחנו תנודות גלגול קלות אך נמרצות, תנודות עלרוד קלות ושינויים בעצמת כח המנועים (סל"ד עולה, מורד לסרק ושוב כח וכד'). המטוס ממשיך בגישה, מהירותו גדלה והוא פוגע במסלול ללא שבירת גלישה. כני הנסע קורסים, אש פורצת ממנוע שמאל, המטוס סובב על צירו ומתלקח ועד שצוותי ההצלה מגיעים לא נותר אלא לבכות את הנספים ולפנות את השרידים שהותכו באש ועוותו ללא הכר. מבדיקת השרידים עלה: הגאים תקינים, מנועים תקינים ומניתוח שלאחר המוות נמצא כי הטייס לא סבל מדום לב או אבדן הכרה טרם ובמהלך האירוע.

ועכשיו, מה לדעתכם קרה שם? לעניות דעתי, כל טייס שגיע למסקנה כל שהיא, הפעיל את "מנגנון ההגנה" שלו ב"כח מלא".

אבל לשמחת כולם (כולל הטייס ומשפחתו הצעירה), האירוע הסתיים אחרת. את הסיפור סיפר לי הטייס עצמו, לפני שנים מספר, כמעט 15 שנה לאחר התרחשותו.

מדובר בטייס קרב שסיים שירותו בח"א ולמד הנדסה באוניברסיטת באר-שבע. כסטודנט, התפרנס מטיסות מסחריות עבור אל-רום שהטיסה חיילים וקצינים לסיני (בזמן שעוד שהיינו אימפרייה). כחלק מ"תנאי השירות" הוא קיבל, אחת לחודש, את המטוס ל"שישבת" על מנת לבקר את משפחתו שגרה בצפון. כך מצא עצמו עם אישתו הצעירה ובתו התינוקת, טס לחיפה כשהוריו ממתנים לו בשדה התעופה. כמו שסופר, עד הפיינל הכל התנהל על מי מנוחות. הוא יושב בשמאל ומטיס, אישתו יושבת על הספסל מאחוריו, בצד ימין, כשהתינוקת חבוקה בידיה. במהלך הטיסה היא מטה לפנים את גב המושב הקדמי שמולה (מושב ימין), על מנת להקל על השיחה ביניהם בקשר עין.

בפיינל, לאחר שייצב המטוס, הביאו לתצורת נחיתה (גלגלים, מדפים, כח וכד') הטייס מושך בהגה על מנת לשבור גלישה והסיט מתחיל.

ההגה "תקוע" ולא זז לאחור. האף נשאר מכוון למסלול שהולך ומתקרב במהירות, הוא מנסה להזיז מאזנות והתגובות נורמליות, הוא מנסה להוסיף כח, להוריד כח, הכל על מנת לשנות זווית האף ולו במעט וכלום לא קורה. המטוס ממשיך בדהירתו אל עבר המסלול ומהירותו אף גדלה. לדבריו, מימיו לא נתקל בפחד כה קר ומשתק שזחל במעלה גבו כפי שחש בשניות אלו. מאחוריו קרבות יום כיפור, אש נ"מ כבדה, חברים מתפוצצים באויר, הוא עצמו הביא "צופית" נכה לנחיתה בטוחה לאחר ש"הטיל" את החניך לצניחה בשטח (בהיותו מדריך בבית ספר לטיסה של ח"א). מצבי לחץ וחירום לא היו זרים לו והפעם, הפעם הרגיש כה חסר אונים וקפוא מחרדה. שניות לפני פגיעת המטוס במסלול, בידיעה ברורה מה עתיד להתרחש, סובב ראשו לאחור להיפרד במבט מאשתו וביתו. ואז, לפתע הבחין כי משענת הגב של מושב ימין חוסמת את דרכו לאחור של הגה ימין. בתנועה מהירה הרים את גב המושב, משך את ההגה, הגלישה נשברה והמטוס צף ארוכות ונגע ברכות במסלול. 15 שנה שמר את סוד האירוע. אישתו מעולם לא ממש ידעה כמה קרוב היתה לסוף חייה.

ועכשיו, מה הסיכוי שהיינו יודעים מה באמת קרה שם לו הסיפור היה נגמר כפי שבדיתי מדמיוני קודם לכן?

ולמקרים אחרים שלא נהנו מ Happy end:

- בשנת 1989, חניך טייס יוצא לסולו הקפות בשדה תימן. לאחר מעבר מצולבת לעם הרוח, המטוס מחדד הטייה, נכנס לצלילה ומתרסק אל הקרקע. החניך, בחור צעיר, בריא שזה עתה סיים מספר הקפות עם המדריך, הפגין כושר טיסה בטוח על מנת לשחררו לסולו. זה לא היה הסולו הראשון שלו והוא נחשב לחניך טייס רציני ומוכשר. גם צעקות המדריך בקשר "ישר כנפיים...ישר כנפיים.." לא זכו לתגובה. חקר התאונה מעלה סברה שהחניך חיפש את המיקרופון על רצפת המטוס ולא חש את המצב אליו נקלע. יתכן, אבל האם משהו באמת יודע מה קרה שם? בשנת 1988, ססנה 152 מוטסת על ידי מדריך טיסה מנוסה, טייס ח"א, מדריך נערץ, דמות לחיקוי בש.ת.
- הרצליה, פוגע בצלע הר באזור מכתש רמון. הטייס והסייר (הטיסה היתה לצורך סיור מעל ציר הנפט) נספים. לא נמצא כל פגם במטוס. ועדת החקירה פסקה שהטייס "השתולל". יתכן, אך האם אנחנו משוכנעים שזה מה שקרה לטייס מנוסה ועד לאותו היום, נחשב לאחראי וזהיר? הכרתי 2 מחניכיו שלא יכלו לקבל המסקנות ופרשו מלימודי טייס כי "אם זה קרה לו זה יכול לקרות לכל אחד"
- בשנת 2001 (כמדומני) זלין 4 מושבים מתרסק בסמוך לחוף ינאי. 4 שוכני המטוס נספים. הטייס, טייס פרטי מנוסה למדי ולצידו טייס ותיק יוצא ח"א שעובד כטייס במשטרת ישראל. המסקנה: תמרונים חריפים בגובה נמוך. יתכן, אך לאור העובדה שבימין ישב טייס כה מנוסה שנחשב לזהיר וקפדן ביותר, קשה למנוע ממחשבה שאנחנו לא ממש יודעים מה קרה שם, מלחלחל אל ליבנו.
- ועכשיו אנו עומדים בפני חקירה קשה לא פחות, תאונת ה - AJM. מקווה אני שיתגלה משהו שיאיר את השתלשלות האירועים. על פניו עבודת החקירה אינה קלה ולא יהיה ניתן להתעלם ממימונותו של צבי פז וניסיונו הרב.

סטטיסטית, באמת הגורם לרוב רובן של התאונות הוא "אישי צוות אויר" כלומר: טעות טייס. לתחושת, לא תמיד החקירה מגלה מה באמת התרחש בתא והיא מצביעה על אחת מסדרת טעויות קלאסיות הקשורות בעבירות נוהל, תקנות, מיומנות בסיסית וכד'. כדוגמא ליוצא מהכלל, ניתן לראות את פענוח התעלומה בתאונה של האקסרא 300 עם מן. רק עבודת חקירה גאונית מחד ומזל באיתור ממצאים חד משמעיים מאידך, הביאו לפענוח כה חד ברור ומלא. ברוב התאונות אין אנו מקבלים מסקנות כה ברורות וחדות.

המפחיד הוא שאין טייס מחוסן. טעויות קטלניות הם נחלת כולנו: טייסים צעירים וותיקים, טייסי שבת וטייסים מקצועיים, טייסים פרטיים, טייסי חיל אויר וחברות תעופה. המדהים הוא שאין טעויות שאופייניות לסוג זה או אחר של טייסים. כולם, עד אחד, ברגע נתון עלולים לטעות את אותה הטעות הגורלית שתשאיר את חוקרי התאונות ואותנו באפילה