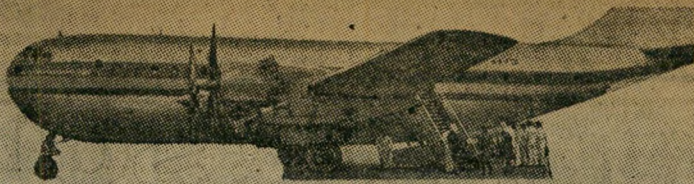


« TERRE ! » cria un voyageur
au moment où l'appareil
allait toucher la mer



Les 18 passagers du New-York-Tel-Aviv ont repris « l'avion de la peur »

Il avait atterri de justesse avec sa dernière goutte d'essence après des heures d'angoisse au-dessus de l'Océan

(Équipe de Thérèse ALIC)

C'est pas un avion comme les autres, c'est « l'avion de la peur » qui, à bord de 18 passagers, a dû faire un atterrissage forcé à l'aéroport de Bordeaux-Mérignac. Après une escale de 24 heures en Houston, le Boeing sept-moteurs appartenant au gouvernement israélien, décolla ce matin en direction de Tel-Aviv. A son bord, dix hommes d'équipage et dix-huit passagers, et, malheureusement, aucun carburant pour terminer leur voyage.

Plus heureux, le commandant de bord, qui avait pu atterrir de justesse avec sa dernière goutte d'essence, a réussi à atterrir à terre, sans encombre.

« Nous avons rencontré la glace »

Mais plus de 100 000 personnes ont été évacuées de la zone de la mer. Les conditions météorologiques étaient défavorables, comme le montre le rapport de l'équipage du « New York-Tel-Aviv » qui a été publié hier. Le commandant de bord, qui a écrit dans son rapport : « Nous avons rencontré la glace », a déclaré : « Nous avons rencontré la glace ». Dans le cadre de l'opération, le commandant de bord a écrit : « Nous avons rencontré la glace ».



60 millions de pilules anti-conceptionnelles absorbées par mois

Le Centre médical pour l'étude de la fertilité et la lutte contre l'avortement spontané, dirigé par le Dr. Herta et Paul Amirault, a lancé une campagne de sensibilisation pour informer les femmes de la disponibilité de la pilule anti-conceptionnelle. Cette campagne est destinée à aider les femmes à prendre des décisions éclairées sur leur santé reproductive.

ולא רק לאחר סיומה. כל טייס יודע שיש נקודה, הנקראת בשפה המקצועית נקודת-א"י החזרה, שהיא נקודה בה מגיעה כמות הדלק למחצית המיכל. בנקודה זו על הטייס להחליט אם יוכל להגיע ליעדו, או שהדלק לא יספיק לו ועליו להגיע לנקודת מוצאו או לנקודת-הנחיתה הקרובה ביותר.

אם אמנם היה מרום טייס כה נוסטה עד שהורשה להטיס מטוס כה כבד עם נוסעים על האוקיינוס, ודאי שידע על קיומה של נקודה זו, וללא ספק היתה זו חובתו להחזיר את המטוס לנקודת המוצא, במקרה של צריכת דלק בלתי נורמלית.

כדי גורם מפקח
ענה נוספת של מרום היתה, שנקודות התצפית המטאורולוגיות בדרכו לא סיפקו לו את האינפורמציה המתאימה. גם בנקודה זו הטעה הטייס את הציבור, ה"מכיר את האוקיינוס האטלנטי מעל סיפון אניה, מבדד לחלון המטוס או מקריאה ב"בד.

תחנות התצפית — שחלקן מיועד להנחות את הנוסעים בעזרת האורות האלחוטיים אותם הן משדרות וחלקן האחר נועד למי שר אינפורמציה ותחזית מטאורולוגית — לא נועדו כלל לאנוש של הטייס הבלתי מנוסה. את השידורים האלה קולט הנוסע, המעביר את מסקנותיו לטייס הראשי או לטייס המשנה.

קשה היה לקחת שבמטוס בעל צוות מסוג זה יימצאו האנשים המתאימים לטיפול ב"בעיות המורכבות של הטיסה מעל לאטלנטיק". כי צוות המטוס, שנאסף כדי להוליד את נוסעיו לישראל, הורכב מאנשים, "ש"הגיעה להם" סיסטמינים. לפני המראתו של המטוס משדה-התעופה בניו-יורק הופתעו

העולם הזדעזע

הודיעו בכותרות גדולות כל עיתוני העולם למשמע פרטי טיסת מטוס הא"י. גדול יומני צרפת, פראנס סואר, מילא את כל עמודי הראשון בסיפור נחיתתו מלווה בסידרת תצלומים. במהדורה השבועית

להוגו מרום יש רשיון טיסה. הטייס, לילי צ'כיה וחניך חלי-התעופה הישראלי, שרת בחיל האוויר בצה"ל, הוא הועבר להיות טייס ניסויים מצטיין בבדק. כאחד מטייסי המכון קיבל את הרשיון המיוחד, המסמך אותו להעביר כמעט כל מטוס בכל מקום בעולם למקום אחר, ולנסות אותו בדרך. אך רשיון זה, אין בו עדיין משום אבטחה לחיי נוסעים — כשם שנהג קטנוע על חבל בקרקע אינו האיש המתאים להיות נהג אוטומוביל.

טייסי מטוסי נוסעים, שהיו כולם אי-פעם טייסים צבאיים, עוברים תקופת הכשרה ארוכה לפני שהם מורשים להטיס נוסעים. יותר מכך — רשיון הטסת נוסעים

מוגבל לסוג מסויים של מטוס. כאשר הוכנסו לאלנזל מטוסי בואינג 720, הדומים עד מאד לבואינג 707, הוצרכו כל טייסי ה"720 החתיקים לעבור הכשרה מתאימה לפני שהורשו לנהוג ב"720.

או נטלו לעצמם מנהלי הבדק חריות מסויימות. ההקלה העיקרית, מלבד זו של הרשות להטיס נוסעים, היתה עלולה להיות קטלנית לטייס ולכל הנוסעים האחרים.

מטוס-האימה יצא בניו-יורק ללא נוט.

★ ★ ★

נווט מעל האטלנטיק

חוקים חברת תעופה אורחית המטיסה מטוסים כבדים מעל לאוקיינוס האטלנטי אינה מרשה לעצמה לשלוח מטוס ללא נווט. כשצימצמו בתקופת הסילון בחברות גדולות בעולם את מספר אנשי הצוות, הדיפו החברות הגדולות את המהנדס התערי פתי שלהם בטייס נוסף. בחברת אל"ע, בגלל סיבות בטיחות, העבירו את כל קציני האלחוט קורס גיחט, והפכו אותם בכך לנחטים. כי תפקידו של הנווט הוא חיוני בכל מטוס העושה את דרכו מעל לנתיב המסובך של האוקיינוס האטלנטי — ובשוק מקרה אין לחתר עליו.

תפקידו העיקרי של הנווט הוא לקבוע את הנתיב בו יעבור האווירון בדרכו למטרתו. הוא מחשב את הדרך אותה עשו על פי מהירות הטיסה, לפי הרוחות נושבות, כיוון ומהירותן ולעיתים לפי הכוכבים. הוא מקבל את נתוני מוגי-האוויר מתחנות התצפית המטאורולוגיות בדרך, והוא המתרגם אותן לשפה הפשוטה והברורה של כיווני הנסיעה וזמניה. טיסה ללא נווט, כמוה כנהיגה בשטח מדברי פתוח ללא כל תואי, כשבידך מצפן בלבד. כל הזמן קיימת ה"סכנה של יתקלות בשטח הררי בלתי עביר, או בשטחי חולות נודדים, בהם יש סכנת שקיעה. מקרה דומה לזה אירע למטוסו של להוגו מרום.

בגלל הסדרנו של אדם שינחה את המטוס וימסור לטייס על מקום הימצאו ועל ה"מרחק ליבשה, חישובו אנשי מטוס-האימה את המרחק לפי הערכתם הכללית והתפלאו



שחכות לקראת טייס הניסויים של מכוני הבדק שתי בנותיו, אשר באו לקדם את פני אביהן לאחר שקראו בתענוים על הסכנה הגדולה שריחפה גם על ראשו שלו, בגלל רשלנותם של האחראים במכוני הבדק הישראלי.

מספר טייסים חתיקים מהשאלות אותן הציגו גו אנשי צוות-האוויר של המטוס, ושהיו צריכות לכאורה להיות ברורות לכל טייס אטלנטי מתחיל.

להיחכם שאינם מגיעים כלל ליבשה. תמהונם עתיד היה לגדול בהרבה, כשהתברר לאחר הנחיתה שהמטוס הגיע לשדה-התעופה של ברדו במקום לשדה-התעופה ה"יבוג'ה בפאריס, המרוחק משם כאלף קילומטרים. מרחק זה הוא בדיוק המרחק לו מספיקה כמות הדלק שחסרה בטנקים של הסטרטור קרוור.

למרות בורותם זאת, למרות חוסר כל תנאי בטיחות ראשוניים להסעת נוסעים, ולו גם נוסעית-טרמפ, מעל לאוקיינוס האטלנטי, ולמרות חוסר כל רשיון-טיסה מתאים, העזו אנשי הבדק להטיס את מטוס סם רבי-הנוסעים, לסכן את חייהם בצורה שלא היה לה תקדים בתעופה האורחית בישראל. בכך הוכיחו פעם נוספת לא רק את חוסר אחיזתם, אלא בעיקר את העובדה שהם עושים כיום בכל שטח, כולל השטח האחראי של בדק מטוסים, כמעט כרצונם, בלא שיהיה עליהם, למעשה, כל גורם מפקח או אף מגביל.

טענתו של מרום, שלא היה מספיק דלק, נשמעת לכל טייס מתחיל או ככל חובב בענייני תעופה, מגוחכת יותר מכל טענה אחרת. לפי דבריו צרכו המנועים יותר מדי דלק ורק על הקרקע, לאחר הנחיתה, הרגיש בכך. טענה זו מוכיחה שנית את הצורך בנחט, אך נשמעת אבסורדית בגלל העובד שהיסודית שכמות הדלק הנצרכת נקבעת על-ידי מודד מיוחד במשך כל זמן הטיסה

המתנבאים

מנשקת בת מאושרת את אמה, שניצלה מההרס קות או מטיביעה במטוס המות המעופף.