

תאונת מטוס מוסטאנג מס' 2361

עמוס דור

מפרידה התעלה הרחבה שנחפרה וערמות העפר בהן פגע המטוס) במקום לעקוף את ערימת העפר ולהגיע ישירות לנבון. אנשי הכיבוי החלו להשליך מבשירי כיבוי ושניים מהכלים נפלו לתוך התעלה.

הכבאים גם חסרו איש אזבסט, מאחר והתאונה הייתה לאחר שעות הטיסה הרגילות ואנשי הכיבוי היו מאומנים כל אחד לתפקידו בלבד. החובשת הורתה לנהגת האמבולנס לעקוף את המכשול ובינתיים חצתה רגלית את המכשול והגיעה למטוס. היא שמעה את נבון צועק: "הצילו - תוציאו אותי". כחצי דקה לאחר האמבולנס הגיעו מכונאים מטייסת 105 והחלו בפעולת הכיבוי בעזרת בקבוקי קצף שהיו עמם. הם ניסו להוציא את נבון מהתא, אך הוא היה לחוץ לקרקע. במקביל ניסו להתגבר על דליקת הקוצים. בינתיים גם הגיע הכבאית השניה. לכבאים לא היה ציוד לחיתוך חופה או לקריעת פחים ונוריק הראל, הקצין הטכני של טייסת 105, ניסה לנפץ את החופה עם גרזן. רק כשהחובשת שאלה את הפקח אם הזעיק רופא, הוא חזר והזעיק אותו. בשלב זה עדיין לא הצליחה הכבאית הראשונה להפעיל את מערכת כיבוי הקצף. כ-10 דקות לאחר שהחובשת הגיע למטוס הצליחו מכונאי טייסת 105 לשבור את החופה ולהוציא את נבון, ששכב לא קשור (כנראה נסה לשחרר את עצמו), אך נבון כבר היה ללא רוח חיים, כתוצאה מכוויות בדרגות של 70-80 אחוז.

מבלי להתחשב בכך שנבון סטה מהמסלול הרי סוללת העפר בקרבת המסלול שגובהה היה 1.8 מטר ונמצאה במרחק 13 מטר מקצה המסלול הייתה הגורם העיקרי לתאונה. הצטלבות המסלולים נחשבה למקום הרגיש ביותר לסטיות של מטוסי קרב חד מנועיים, בגלל הראות המוגבלת קדימה. התברר, שבפקודות לא הייתה הוראה על מרחק מינימלי של מכשול בקרבת מסלולי נחיתה והסעה.

בעקבות התאונה החמורה הוסקו מסקנות רבות (כולל משמעתיות): המכשולים לאורך מסלולי כנף 1 הוסרו; הוחל בהוצאת פקודות לגבי המרחק המינימלי המותר להקמת מכשול בסמוך למסלול, נקבעו פקודות קבע למגדל, המנוף הוצב תחת פיקודו הישיר של הפקח האחראי, הוצבו שני נהגים קבועים לכבאיות, בכל שעות היממה היה כבאי אזבסט בכוננות, נעשתה דרישה לרכישת ציוד פריצה המונע בכוח מצבר הכבאית.

ב-13.6.1956 בשעה 15.55 הגיע מבח"א 8 לנחיתה בכנף 1 זוג מוסטאנגים מטייסת "הכנף המעופפת" שהוביל צבי נבון במוסטנג 2361. הטיסה שהייתה אמורה להיות טיסת העברה שיגריתית של זוג מטוסים לביצוע בקורת דרג ב' (שהייתה מבוצעת ברמת-דוד), הסתיימה בתאונה קטלנית.

נבון נחת בצד שמאל של אחד המסלולים, בסמוך להצטלבות המסלולים. תוך כדי ריצת הנחיתה סטה המטוס שמאלה, כנראה עקב תיקון יתר (הרוח הייתה מצד ימין). כשהמטוס כבר היה עם גלגל אחד מחוץ למסלול, הגביר נבון מנוע, על מנת ללכת סביב.

המטוס ניתק ממקומו והגיע עד לגובה של מעל 1 מטר, אך המשיך בכיוון הסטייה שלו בזווית של כ-30 מעלות, ופגע בסוללת אדמה שנערמה לאורך המסלול המצטלב, עקב עבודות ניקוז שנעשו לאורך המסלולים. כתוצאה מהפגיעה נקרע גלגל וניתק מהגוף שהמשיך לעבר אמצע המסלול ו"בהרבה מנוע" פגע באמצע המסלול עם המדחף, קצה כנף ימין והגלגל הנותר שתוך כדי כך נקרע מהגוף. כתוצאה מהמכה המשיך המטוס ופגע בסוללת עפר בצידו השני של המסלול והכנפיים נקרעו מהגוף. הגוף התהפך והכנפיים נפלו עליו. עוד לפני הפגיעה בסוללה השניה פרצה אש בקרבת תא הטייס, בעקבות הפגיעה שספגו צינורות הדלק. לאחר ההתהפכות האש התלקחה והחלה להצית קוצים בסביבה.

התאונה ארעה בסמוך למגדל הפיקוח, לידו גם חנו רכבי ההצלה. אולם החילוץ התעכב. נהג הכבאית שראה את התאונה מתרחשת מול עיניו מחוסר אימון והתרגשות הניע את הכבאית וקפא על מקומו. הנהג היה לאייש את הכבאיות בנהגים החדשים שהיו מגיעים לכנף, ולא בנהגים מנוסים. על פי הנוהל היה על האמבולנס לנוע אחרי הכבאית, אך הכבאית חסמה את דרכו של האמבולנס ולא איפשרה לו לנוע. הפקח האחראי (שהיה לרגלי המגדל בעת השמעת האזעקה) חש לבדוק מדוע רכבי ההצלה לא יוצאים והחליט להצטרף לאמבולנס, מתוך הנחה שהפקח העוזר יזעיק את הרופא, מנוף החילוץ ויטפל במטוסים שהיה ידוע על בואם ואכן הגיעו ונחתו בסמוך למקום התאונה. למגדל לא היו פקודות קבע למקרה אסון והפקח הפעיל את שיקול דעתו, שיקול שנקבע כמוטעה. משנעו לבסוף הכבאית והאמבולנס הם נסעו לכיוון המטוס על המסלול, (כשביניהם ובין נבון

