

# תאונת מטוס נשר 91

מתוך "הציפורים הנוודות אינן יודעות גבולות"-אתר המרכז הבינלאומי לחקר נדידת הציפורים ומרכז הצפרות הישראלי עריכה ותוספות: אבינעם מיסניקוב

אני מבחין בתא ובמטוס המתרחקים ממני. עוד שנייה והרוח מגלגלת אותי לאחור... סיבוב... משיכה חזקה בכתפיים והמצנח נפתח! אני זוכר שהגובה צריך להיות נמוך מאוד, ולרשותי זמן קצר ביותר עד לנחיתה. מבט חטוף כלפי מטה מבהיר לי שמיד אני עומד להיכנס לתחילת 'המערכה השנייה' בהצגה.

עד היום ביצעתי צניחות על משטח ישר. כאן, השטח מחורץ, משונן והררי! טלטולי המצנח מהנטישה עדיין לא פסקו, ואני מתנדנד בפראות מספר מטרים לכל צד. הרוח החזקה סוחפת אותי ואינה מאפשרת לי להעריך את נקודת הנחיתה העתידית. אני מפסיק מיד כל ניסיון לכוון את המצנח במיתרים, ברוח החזקה אין בכך כל טעם. נראה לי שאני עומד לנחות במרכז פסגת גבעה...לא...הרוח החזקה דוחפת אותי עוד ימינה... רגליים מהודקות לנחיתה... הי! רק עוד 'קצת' יותר ימינה יש תהום! קניון!!! האם אנחת עדיין על המשטח? לפני הישברי של הקניון? הרוח דוחפת עוד ימינה. אני מחטיא כבמטר אחד או שניים את קצה המשטח. אני מתחיל לרדת שמאלה ומונחת מלוא אורך גופי על קיר הקניון ברצף אחד, הרוח פורשת את המצנח למעלה מעלה. אני 'שוכב' על הגב, בזווית התלולה של קיר הוואדי, כ-60 מעלות, ולא מאמין. אני בודק בזהירות את קצות האצבעות ברגליים – יש תחושה! בידיים – תחושה! מנסה להרים קצת רגל, יד – תקין! השארתי את המצנח בוואדי, אספתי את הציוד האישי וטיפסתי חזרה בקניון למעלה, ממתין לבוא החילוץ."

מטוסו של בהרב נשרף כמעט לגמרי, בעיקר בחלקו הימני, והתפרק לגמרי בזמן הנפילה והפגיעה בקרקע. במנוע נתגלו שרידי נוצות וגוש בשר חרוך. בבדיקה של שאריות הציפור באוניברסיטת תל-אביב, הוגדרו שרידי הציפור כשרידים של עקב עיטי – עוף דורס בינוני בגודלו, שלו אוכלוסייה יציבה המצויה בישראל כל ימות השנה. העקבים מקננים לרוב בקניונים ונמצאים באזורים מצוקיים בכל רחבי הארץ. התקופה שבה אירעה תאונה זו היא מחוץ לתקופת הנדידה, ועל כן לא מופעל בה נוהל אמיץ המונע טיסה נמוכה בנתיבי הנדידה. כאמור, מידע מוקדם לגבי אזורי הקניון העיקריים של העופות הדורסים היציבים, היה מאפשר במקרים אלה תכנון מוקדם של נתיב האימון כך שתימנע טיסה נמוכה מעל לאזורים המסוכנים, ובכך יופחת משמעותית הסיכוי להיפגעות על-ידי הציפורים.

הטיסה הנמוכה מעל מצוקים וואדיות במדבר טומנת בחובה סיכון רב, כפי שנוכח תא"ל (מיל') ישראל בהרב: ביום 19.2.1973, הוביל בהרב (אז סרן) מבנה של מטוסי 'נשר' מתוצרת התעשייה האווירית של טייסת הקרב הראשונה מבסיס חצור לתרגיל תקיפה בדרום הארץ. בהרב עצמו, הטיס מטוס נשר חדש לגמרי, שצבר 4 שעות טיסה בלבד. הוא מספר:

"יצאנו לטיסת אימונים. מעל הרי-הודה הנמכנו דרומה, מלווים את שיפולי הגבעות בגובה נמוך ביותר. מספר קילומטרים דרומית לערד, טסנו בגובה 300 רגל ובמהירות 360 קשר. לפתע הבחנתי בזווית העין בכתם כהה, קטן, שתוך שבריר שנייה גדל מנקודה זעירה לעצם ענקי. לפני שמוחי מספיק לפקוד על היגוי להתחמקות, אפילו לפני שאני מפענח מה למעשה עיני רואות, אני חש בהתנגשות אדירה.

היה זה עוף ענקי, שבחלקיק השנייה האחרון אף פרש כנפיו מלוא המוטה. הוא חלף לשמאלי והיכה בכונס האוויר השמאלי. מעוצמת ההתנגשות המטוס ממש הזדעזע. המנוע השמיע רעשי גסיסה איומים, חריקות וחרחורים, ומחוגי מד הסל"ד הסתובבו בפראות לכיוון ה-0. לא היה כל צורך במחווה ובמחוג! שמעתי, הרגשתי וחשתי את המנוע הנעצר ואת המטוס הנבלם באוויר...

אחד – אתה בוער! להבה בגודל של שני מטוסים מאחוריד! דיווח לי מספר 2 קר-רוח, אך מודאג, בקשר. אני מאשר. כל מכשיר שיכול לספר משהו רע מצטרף ליתזמורת. טמפרטורת המנוע – מעבר למגבלות; מנורות אש – דולקות; לחצים; גרטרור; מנורות התראה; הצופר – מצטרף מחריש אוזניים – כאילו אני לא יודע שיש 'בעייה'...

הגובה נמוך והמהירות איטית. על אף שאין תקווה וסיכוי, אני מחליט לנסות להחיות את המנוע. אני מעביר מצערת למצב 'כבוי' לשנייה-שתיים, מפעיל הצתה באוויר ומעביר חזרה למהלך 'סרק'. אין שום תגובה! המהירות הולכת ויורדת, התא מתחיל להתמלא בעשן. 'אחד נוטש!' אני מודיע בקשר לימספר 2. אין לי מה לחפש כאן יותר – תוך שניות המטוס יתרסק, ועדיף שיעשה זאת לבד... אני מרוצה מכך שהחלטתי. 'ההחלטה' לעתים קשה, ובקוצר זמן והפתעה – היא קשה שבעתיים ונחוץ שתהיה גם 'מהירה'!"

"אני מושך בידיית ההפלטה. שניית ההשהיה הידועה... בום... בום... בום! אני נורה החוצה מתוך המטוס. מבעד לחריץ של וילון ההגנה על הפנים,

מטוס נשר מספר 91 - (עמוס דור)

