

# תאונת מטוס נץ 008

מתוך : ביטאון חיל האוויר

תוספות : אבינעם מיסניקוב

בעצה ששמעתי כמה שנים קודם-לכן בהרצאה של טייס ניסוי ביג'ורל דיינמיקס'. שפתיחת מבער במצב כזה, תעצור את שקיעת המטוס". הצתת המבער אינה מובנת מאליה. הזווית שבה נמצא המטוס אינה מאפשרת לכמות מספיקה של אוויר לחדור למנוע ובלעדיו לא תיתכן בעירה. כנגד כל הסיכויים, המבער ניצת. השקיעה לא נעצרה, אבל נבלמה באופן משמעותי. עדיין ידעתי שלא יישאר הרבה ממטוס ששוקע במהירות כזאת. התחלתי לנדנד את המטוס, לטלטל אותו מצד לצד. זו שיטה שעליה קראתי בספרים ומעולם לא תרגלתי אותה. אבל הגובה הלך ונגמר. ראיתי על השעון 2,500 רגל והחלטתי שהשיעור הסתיים. צריך להניח את המחברת ולצאת החוצה. אני מושך את הידית ורוח קלילה נושבת על פני. המהירות האופקית היתה כמעט אפסית - לא הרבה יותר ממכונית הנוסעת ברחובות עיר. אני זוכר את עצמי, כמה שניות מאוחר יותר, נוחת במים, מטפס על הסירה ומשתזף כחצי שעה עד שמגיע המסוק.

נחתתי מול חדרה, מרחוק הבחנתי בארובות. כשכנסתי למסוק הסופר-פרלון, שהגיע לחץ אותי, הודיעו לי שמפקד הכנף, האלוף (מיל) הרצל בודינגר, רוצה לדבר איתי. ואז, בניגוד לנוהלים, הטיסו אותי לבסיס. ירדתי רטוב וקפוא לתחקיר.

מטוס ה-008 היה מדגם F-16B בלוק 5, והיה אחד משני המטוסים הדו-מושביים שהגיעו ברביעייה הראשונה שנחתה ברמת דוד בתאריך 2.7.1980 במסגרת מבצע PEACE MARBEL I. הוא היה בעל מספר יצרן 6W-5 ומספר חא"א 0359-78. הוא הוצב בטייסת הסילון הראשונה וכונה "חץ". בשנה הרביעית לשהותו בארץ בתאריך 29.6.1984 התרסק לים. סא"ל יצחק השתתף בהסבה הראשונה שנערכה בארץ למטוס הנץ ובאותה תקופה כבר רכש לא מעט ניסיון בהטסת המטוס.

**הוא מספר על האירוע:**

"ביצעתי גלגול בגובה נמוך, תרגיל פשוט יחסית, אבל אז, בבת אחת, הפסדתי 5,000 רגל. מצאתי את עצמי 7,000 רגל מהקרקע, במצב שנקרא 'דיפ סטון'". מרכז הכובד של מטוס ה-F-16 אחורי, יחסית לשאר מטוסי הקרב. ממציאיו תיכננו אותו כך כדי לשפר את יכולות התימרון שלו, אבל התכונה הזאת גורמת לחוסר יציבות. המטוס שקע במהירות. ידעתי שעל-פי הנהלים, אהיה חייב לנטוש בגובה 6,000 רגל. לקח לי שנייה להתעשת, ואז הבנתי: 'או שאני עובד, או שזה לא ייגמר טוב'. לא היה לי זמן להתעלף או להתפלל לאלוהים. התחלתי לחץ מהזכרון דברים שיעזרו לי. נזכרתי

