

תאונת מטוס קורנס 162

מאת: עמוס דור

לזכרו של אילן מזרחי ז"ל

בטייסות הפאנטום השתרש הנוהג של "תדלוק חם" בדת"ק והפך הדרגתית לפעולה שגרתית. תוך כדי השגרה נעלמה מתודעת המפקדים והצוותים גם יחד הסכנה הקיימת בתהליך "התדלוק החם" ומכאו גם חוסר ההקפדה על כללי הבטיחות ונוהלי העבודה .

יום שבת ה-20 לאפריל 1974 היה יום חם מכל הבחינות בבסיס תל נוף. במשך היום בוצעו מספר רב של פ.מ. על ידי טייסת העטלף. בשעה 14:15 לערך חזר פאנטום מספר 162 של הטייסת לדת"ק 7, הטייס ביקש תדלוק חם. המטוס הוכנס לתוך הכיפה והמכונאים החלו לבצע את התדלוק החם. לקראת סוף התדלוק - כאשר ניגש המכונאי לפרק את ראש הלחץ, ניתז דלק רב על גוף המטוס ופרצה דליקה. המטוס החל להשרף, הטייס והנווט נחלצו בבגדים בוערים. שני מכונאים שטיפלו במטוס החלו בוערים אף הם - אחד מהם מת מפצעיו. הדלק המשיך לזרום מצנור התדלוק ולבעור - עד אשר הופסקה זרימתו בשלב מאוחר יותר על ידי סגירת הברז הראשי. כל הכיפה על תכולתה בערה במשך כ-9 דקות, הנזק היה רב, שלא לדבר על חיי אדם שקופחו. ועדת החקירה מצאה כי תדלוק חם אינו אמור להתבצע בתוד הכיפה. הובהר כי עד מלחמת יום כיפור נערך התדלוק החם עפ"י ההוראות המחייבות אולם תוך כדי המלחמה נערכו התדלוקים החמים בתוד הדתק"ים. נמצא כי המכונאי שחיבר את ראש הלחץ של צינור התדלוק אל המטוס לא שם לב להעדרו של "מוט האבטחה". כאשר מוט האבטחה מורכב כהלכה - אין אפשרות לנתק את ראש הלחץ מהמטוס כאשר הברז פתוח כולו או חלקו. מה שקרה בפועל - היניקה בפתחי העזר שבכונס האוויר בזמן שהמנועים מותנעים, גרמה לשאיבת תרסיס הדלק אל תוך המנוע.

המכונאי שניתק את הצנור מהמטוס, לא הקפיד לבדוק שאכן סגר את הברז לגמרי - על כך שילם בחייו



קורנס 162 לאחר כיבוי הלהבות.