

# מידע על אירוע בטיחותי (תחקיר מפעיל)

דוח תקרית 92-17

- השתבשות נחיתה וירידה מהמסלול -

29.12.2017	בתאריך
פיפר סופר קאב-18-PA	כלי הטיס
180	דגם
4X-CSY	סימן רישום
מנחת מגידו	מקום האירוע

למען הסר ספק, המסמך אינו דוח סופי מטעם משרד החוקר הראשי  
ולא חלות על תוכנו ההגנות הקבועות בחוק הטיס, התשע"א-2011

**לצורכי בטיחות בלבד**

# מידע על אירוע בטיחותי (תחקיר מפעיל)

## דוח תקרית 92-17

### תקציר האירוע

ביום שישי, בתאריך 29.12.2017, בשעה 15:13 לערך, טייס מטוס גורר דאונים (להלן: "הטייס") המריא על מסלול 27 במנחת מגידו, לטיסת גרירה ראשונה שלו לאותו היום, של דאון, עם מטוס גורר מסוג פייפר סופר-קאב, PA-18-180, של מרכז הדאייה מגידו. בסיום הגרירה, הטייס נחת על מסלול 27, ובמהלך ריצת הנחיתה הטייס איבד את השליטה על המטוס וביצע לולאת קרקע - סבוב של 180 מעלות ונעצר בשול הימני של המסלול. במהלך העצירה, קצה כנף שמאל פגע בקרקע ונגרמו נזקים לכלי הטיס. הטייס דומם את המנוע ויצא מהמטוס בכוחות עצמו, ללא פגע. המטוס פונה לצד המסלול, עוד קודם ההודעה לחוקר הראשי אשר נעשתה על ידי הטייס. החוקר הראשי תאם עם התורן של המועדון, כי יבצעו תחקיר מפעיל.



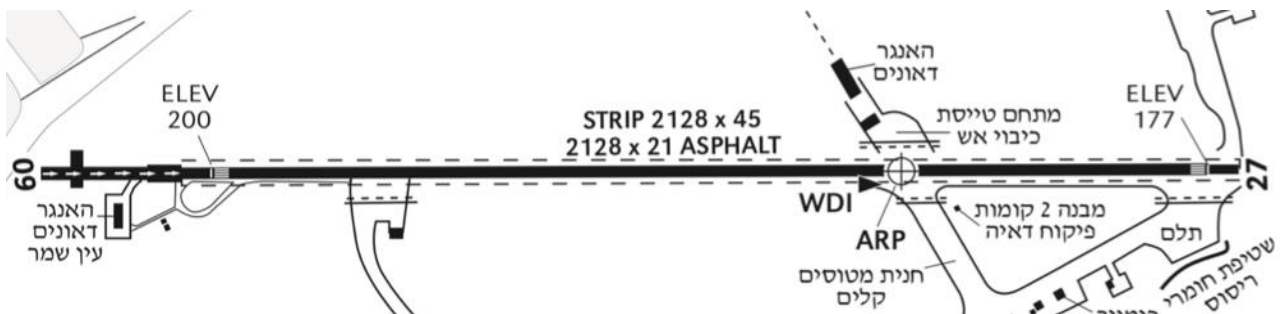
### כלי הטיס נשוא התקרית

## תיאור האירוע

ביום שישי, בתאריך 29.12.2017, בשעה 13:00 לערך, הטייס הגיע למנחת מגידו, לבצע טיסות לגרירת דאונים. בהמראה הראשונה לגרירה, הטייס גרר דאון דו מושבי, לגובה 2,000 רגל מעפ"ש בתחום CTR מנחת מגידו - הדאון ניתק מהמטוס והטייס הנמיך והצטרף לנחיתה, על מסלול 27 שהיה המסלול בשימוש, בשעה 13:20, לערך.

הרוח ששררה במנחת הייתה דרום מערבית בעוצמה של 4 קשרים, קרי רכיב רוח קטן מצד שמאל בעת ההמראה והנחיתה. בנחיתה, לאחר שרץ 20 מטר לערך, המטוס סטה לשמאל ולאחר שירד לשול השמאלי ביצע לולאת קרקע - סיבוב חד שסביב 180 מעלות ("ground loop") ונעצר. למטוס נגרמו נזקים לכן נסע ימין, לכנף ימין ולשלדת זנב המטוס. המטוס נמצא בעת כתיבת תחקיר מפעיל זה, בבדיקת נזקים.

לגרסת הטייס, המדפים היו בנחיתה, במצב מלא מטה ומוט ההיגוי משוך לאחור, לבטן, והוא לא ידע להסביר במדויק את הסיבה לאירוע. הטייס שיער, כי לא היה מספיק מרוכז בנחיתה ולא תיקן מספיק טוב לרוח הצד.



### מסלול 09-27 במנחת מגידו



### הנזקים הנראים לעין:



## סיכום המפעיל

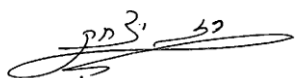
- הטייס לא היה מספיק מרוכז בנחיתה זו ולא הגיב מיד, בזמן התפתחות האירוע.
- נחיתה במטוס גלגל זנב ובעיקר במטוס נשוא התאונה, כאשר שוררת רוח צולבת, מחייבת ריכוז גבוה - על הטייס להיות מוכן ודרך לכל אירוע שיתפתח.
- לטייס ניסיון בטיסה במטוסי גלגל זנב – ביצע סביב 90 נחיתות במטוס נשוא התאונה.
- המטוס ניזוק ושחרר על ידי החוקר הראשי לביצוע בקרת נזקים - תוצאות הבדיקה יגדירו את סיווג האירוע.

## התייחסות החוקר הראשי

מדובר באירוע מיותר שאירע בתנאי סביבה נוחים וברוח צד חלשה שלא הייתה צריכה, בהטסה בטוחה, להוות בעיה. ללא קשר לאירוע שהובא בדוח ומאחר שדווח לחוקר הראשי בעבר על משימות גרירה שכללו עשרות רבות יחסית של זינוקים, ביום אחד, החוקר מוצא לנכון להאיר נקודה זו, הן בפני המועדון והן בפני הטייסים הגוררים את אחריותם להפסיק משימה אם חשים עייפות או חוסר ריכוז או כל גורם משמעותי אחר שפוגע בתפקוד המקצועי.

בשורה התחתונה, החוקר הראשי מאמץ את סיכום המפעיל בעיקרו ומוצא לנכון להדגיש את החובה ליצור מודעות, אצל ציבור הטייסים הגוררים, להקפיד על ביצוע מקצועי ועל תשומת לב לנתונים והנסיבות, משך כל שלבי הגרירה – משימת הגרירה מסתיימת רק בעצירה הסופית של המטוס הגורר, על המסלול.

בברכה,



עו"ד רז יצחק (רזצ'יק)  
הראשי החוקר

סימוכין : 00117018

תאריך : 1.1.2018