

מידע על אירועי בטיחות (הודעת החוקר הראשי)

תיק תאונות מס' 17-51, 18-9

- צבר כשלים של כני נסע קדמיים מתקפלים -

בין התאריכים יולי 2017 - ינואר 2018

כלי הטיס (אז"מ) TEXAN 3

סימני רישום 4X-HYA, HTU, HYC

מקום האירועים מנחת ראשל"צ

למען הסר ספק, המסמך אינו דוח סופי מטעם משרד החוקר הראשי

לצורכי בטיחות בלבד

מידע על אירוע בטיחותי (הודעת החוקר הראשי)

תיק תאונות מס' 17-51, 9-18

תקציר האירועים

במהלך שבעת החודשים האחרונים היו שלושה אירועי בטיחות במנחת ראשל"צ, במטוסי טקסון בעלי כני נסע מתקפלים, עקב כשלים מכניים בחיבורי כן הנסע הקדמי לגוף, כדלקמן:

1. בתאריך 7.7.2017 טייס טקסון, אות קריאה 4X-HYA, הגיע לנחיתה ללא חיווי נעילת מטה של כן הנסע הקדמי. הטייס הצליח לנחות בשלום ובבדיקה ראשונית על הקרקע זוהה חוסר מגע במפסק הזעיר הנותן את חיווי הנעילה. בבדיקה נוספת, שבוצעה לאחר מספר ימים, זוהה שבר באזור הריתוך של תומך כן הנסע.
2. בתחילת חודש ינואר 2018, חווה טייס טקסון, אות קריאה 4X-HTU, חוסר חיווי של נורית לבנה המציינת, כי כני הנסע נעולים מעלה. לאחר הנחיתה, בוצעה בדיקה של כן הנסע, במסגרתה זוהה שבר בחיבור תומך כן הנסע הקדמי לגוף המטוס.
3. בתאריך 27.1.2018, טייס טקסון, אות קריאה 4X-HYC, הגיע לנחיתה ללא חיווי נעילת מטה של כן הנסע הקדמי, כאשר במצלמת הגחון הוא זיהה שכן הנסע ירד באופן חלקי בלבד. הטייס ביצע נחיתה על שני כני הנסע הראשיים, תוך שכיבה מנוע לפני הנגיעה והביא את הפרופלור למצב אופקי. לאחר הנגיעה, אף המטוס נפל על המסלול והמטוס החליק על תחתית אף המטוס למרחק של 100 מטר, לערך, עד שנבלם סופית. הטייס והנוסעת לא נפגעו באירוע והם נחלצו בשלום מהקוקפיט. המטוס ניזוק באורח בינוני. הרכיב שכשל ואופי הכשל זהה כמעט לחלוטין למקרה הראשון.



אחד מדגמי מטוסי הטקסון בעלי כני הנסע המתקפלים

החלק שבשל – Drag brace upper lever



בן הנסע הקדמי



החלק שבשל



סיכום החוקר הראשי

בישראל פועלים חמישה מטוסים מסוג TEXAN 3 בעלי כני נסע מתקפלים שסופקו סביב מחצית שנת 2016, לאחר אישור תעודת סוג מיוחדת, STC, ע"י רת"א, מספר מטוסים שווקו למדינות אחרות. שניים מהמטוסים בישראל צברו סביב 100 ש"ט ושלושת האחרים סביב 200 ש"ט.

- ☒ במהלך שבעת החודשים האחרונים, לפחות שלושה מתוך חמשת המטוסים חוו אירועי בטיחות, עקב כשל מכני בתומך כן הנסע הקדמי. יש אפשרות שכשל החל גם במטוס רביעי.
- ☒ בעקבות האירוע הראשון, בחודש יולי 2017, החוקר הראשי הוציא שלוש המלצות בטיחות דחופות לרת"א וליצרן המטוס, תוך שהעביר ליצרן את החלק שכשל.
- ☒ ההנחה הראשונית של היצרן הייתה שהגורם לכשל הוא תפעול המטוסים בישראל בשטחי הפעלה קשים יחסית, של שבילים עם בורות ואבנים, חלקם במדבר - לפיכך, היצרן ורת"א לא נקטו למעשה באיזושהי פעולה מתקנת המתייחסת להמלצות הבטיחות של החוקר הראשי.
- ☒ במהלך חודש ינואר 2018, התרחשו כאמור, שני אירועים דומים נוספים, עקב כשל מכני של תומכי כן הנסע הקדמי - במטוס אחד, בעל מאפייני כשל כמעט זהים לכשל הראשון ובמטוס השני כשל באותו מכלול חיבור של התומך לגוף המטוס.
- ☒ צבר הכשלים בכך הנסע הקדמי, בשלושה מתוך חמשת המטוסים הפועלים בישראל, משך כשנה וחצי בלבד כשהם צברו מעט שעות טיסה, עד 200 ש"ט, העלה אצל החוקר הראשי את החשד לבעיה מהותית בחיבורי כן הנסע הקדמי המתקפל לגוף המטוס.
- ☒ החוקר הראשי עדכן מידית את רת"א אשר "קרקעה" את חמשת המטוסים בישראל.
- ☒ במקביל, החוקר הראשי שלח מכתבים ליצרן המטוס, ובמקביל לעמיתו האיטלקי, בהם ביקש את היצרן לבדוק את כן הנסע הקדמי מבחינות: אפיון, תכנון, ייצור, חומרים ו/או רכיבים.
- ☒ יצרן המטוס שיתף פעולה מלא ונקט במספר פעולות, ביניהן:

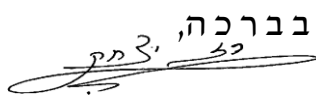
לטווח הקצר

- ✓ שלח למפעילי המטוסים בישראל 4 קיטים של חלקים חדשים להחלפת התומך שכשל.
- ✓ פרסם SB מנדטורי, להחלפת החלקים לפני הטיסה הבאה, הגביל את אורך החיים של החלקים ל - 25 ש"ט או 50 מחזורי המראה/נחיתה, הנמוך מבניהם. בנוסף, היצרן הנחה להעביר אליו חזרה את החלקים, בתום השעות הנקובות, בצרוף לוג הטיסות שבוצעו כולל מקום כל נחיתה / המראה, לטובת אנליזה שבכוונתו לבצע.
- הערה: רת"א מתכננת להעביר את ההוראות למפעילי המטוסים בהסתמך על SB היצרן.

לטווח הבינוני והארוך

- ✓ לתכנן ולייצר וורסיה משופרת של מכלול החלקים שכשלו בהתאמה לתנאים בישראל.

החוקר הראשי ימשיך לעקוב אחר יישום ההמלצות ויפרסם עדכונים, ככל שימצא לנכון.

בברכה,

עו"ד רז יצחק (רזצייק)
החוקר הראשי

סימוכין: 02896518

תאריך: 8.2.2018