

# מידע על אירוע בטיחותי (תחקיר אישי)

תיק תאונה מס' 18-24

- ירידה מהמסלול בריצת הנחיתה -

10.3.2018

בתאריך

טקסן

כלי הטיס (אז"מ)

4X-HYG

אות קריאה

שטח הפעלה סעד

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 אישי)

### תיק תאונה מס' 18-24

#### תקציר האירוע (מבוסס על תחקיר אישי של הטייס)

ביום שבת, בתאריך 10.3.2018, בשעה 09:45, טייסי ארבעה מטוסי טקסן ניגשו לנחיתה בשטח ההפעלה שמזרחית לקיבוץ סעד, כשמטוס התאונה הוא השני לנחיתה. הטייסים נוכחו, עפ"י שק הרוח שמצוי במנחת החקלאי הסמוך, כי שוררת רוח מערבית קלה והם ניגשו לנחיתה על קטע הכביש, ממזרח למערב. המטוס הראשון נחת בשלום ומטוס התאונה (להלן: "המטוס") ניגש אחריו, לנחיתה ישירה.

המטוס נגע במסלול, ניתר מעט באוויר ובריצת הנחיתה, לאחר הנגיעה השנייה, ירד עם גלגל ימין לקוליס שצמוד לשול הימני של המסלול, סטה חזק ימינה וביצע לולאת קרקע, תוך שכני הנסע, הקדמי והשמאלי, קרסו והפרופלור פגע בקרקע ונשבר. הטייס והנסע לא נפגעו באירוע ונחלצו בשלום מהקוקפיט, לאחר שהטייס סגר את מפסקי המגנטו, המסטר וברז הדלק.

הטייס דיווח מידית, על התאונה, לחוקר הראשי שלאחר קבלת צילומים ובירור נסיבות האירוע, אישר לפנות את המטוס למנחת ראש"צ, להמשך בקרת נזקים- סוכם על הוצאת תחקיר אישי.



#### המטוס באתר

#### התאונה

## התחקיר האישי של הטייס

### רקע

ביום שבת, בתאריך 10.3.2018, בבוקר, התארגנו ארבעה מטוסי טקסן לצאת לטיסה ממנחת ראשל"צ לבועת "שדרות". בהגיענו לאזור קיבוץ סעד הוחלט לנחות להפסקת ריענון על שטח ההפעלה, עליו נחתנו מספר רב של פעמים בעבר. מדובר בקטע ישר של כביש חקלאי, עשוי אספלט ישר, צר ומשובש בחלקו, העובר בשדות של קיבוץ סעד, בכיוון מזרח - מערב.

### הנחיתה

בהגיענו לאזור שטח ההפעלה שנבחר, הייתי השני בסדר הנחיתות. המטוס הראשון נחת בהצלחה והסיע לקצה המסלול ואני בצעתי את הפיינל, בגישה ישירה. נגעי בתחילת המסלול, בקטע בו יש עלייה קלה, בקצב שקיעה גדול מעט והמטוס נותר באוויר ונגע שנית, בסטייה ימינה מציר המסלול. בתחילת ריצת הנחיתה, הגלגל הימני ירד לשול המסלול שכלל רגבים עמוקים ויבשים והמטוס סטה באופן חריף ימינה, למרות התיקון המשמעותי שביצעתי עם רגל שמאל. מיד בהמשך, הגלגל הקדמי ירד גם מהמסלול, כן הנסע הקדמי קרס והמטוס נבלם על הגחון, תוך שגם כן הנסע הראשי השמאלי קרס. אני והנוסע לא נפגענו וחילצנו את עצמנו בשלום מהקוקפיט, לאחר שסגרתי את המגנטו, המסטר וברז הדלק. בנוסף לכני הנסע, ניזוקו גם הפרופלור, תושבת המנוע, קיר האש וכנפי המטוס.

### תובנות אישיות

- ☒ לאחר תחילת הסחיפה של המטוס ימינה, החלטתי לא לנסות ללכת סביב מאחר שהערכת שיתכן ונגרם נזק לכני הנסע. במצב זה, הליכה סביב עלולה הייתה מצריכה לבצע נחיתה חרום, עם סיכון גבוה יותר מאשר בהשלמת בלימת המטוס.
- ☒ בעבר, ביצעתי בהצלחה נחיתות והמראות רבות מאותו שטח ההפעלה ואולי זה תרם להיותי מעט שאנן, למרות שמדובר בנחיתה דיוק, מאתגרת יחסית. להערכת אפשר, כי גורם זה, בשילוב עם הרעת מצבו של קטע הכביש, מאז הפעם האחרונה שביקרתי בו, תרמו להתרחשות תאונה.
- ☒ בהיבט של תשומת הלב והריכוז הנדרשים בכל נחיתה בשטח הפעלה, אפילו אם בקרת בו פעמים רבות בעבר, נראה, כי האירוע הנוכחי הינו משמעותי מספיק עבורי בכדי שלא יישנה פעם נוספת.
- ☒ ממליץ לחברים לא לנחות בשטח הפעלה זה, או בשטחי הפעלה דומים, ללא שולי ביטחון מספיקים.



המטוס בתנוחתו הסופית באתר התאונה



מקום עצירת המטוס

(כמאה מטר מתחילת מסלול)



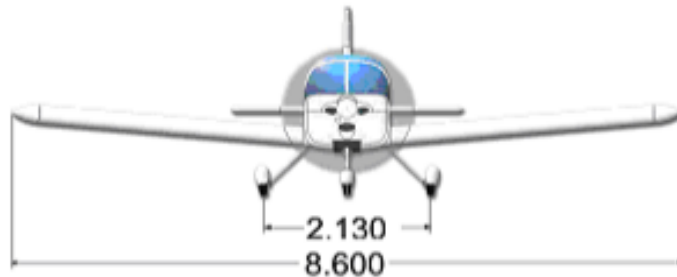
## התייחסות החוקר הראשי

מדובר בטייס ותיק, בן 49, בעל הגדר אז"מ משנת 2008 אשר צבר ש"ט סביב 1,100 שעות, רובן על מטוס הטקסן. לטייס ניסיון רב בתפעול המטוס בשטחי הפעלה שונים, כולל נחיתות בשטח ההפעלה נשוא התאונה.

שטח ההפעלה שמזרחית לקיבוץ סעד, בו ארעה התאונה, הוא קטע ישר של כביש חקלאי, עשוי אספלט ישן ומשובש, ללא שוליים, באורך 400 מטרים וברוחב 2.8-3.2 מטרים.

הגורם הראשוני הישיר לתאונה הוא בנגיעה השנייה, בחלק הימני של הכביש הצר, אשר עקבה את ניתור המטוס בנגיעה הראשונה. בנתוני מפתח מרכז גלגלי המטוס (213 ס"מ), מספיקה סטייה שסביב 40 ס"מ כדי לרדת אל מחוץ למסלול, כמו שארע בתאונה.

תשתית השוליים הייתה בעייתית, של רגבי אדמה גדולים, שגרמו להתחפרות הגלגלים, תוך שיצרו סבסוב חד של המטוס ימינה והחלקה, כשאלו משמשים "ציר" ומשכך הם קרסו.



בתחקירו האישי, הטייס היטיב לבטא את הגורם הראשוני שהתבטא בשאנונות המסוימת שהייתה לו, עקב הנחיתות מוצלחות הרבות שביצע שם, ואך חבל שהוא למד על בשרו את לקחי דוח חקירה בטיחותית מספר 71-17, קרי תאונת סטינג בתאריך 14.10.2017, בדיוק באותו המקום - ראוי ונכון שהטייסים האחרים יפנימו את אותם לקחים.

בדוח תאונה 71-17, החוקר הראשי התייחס לסוגיית שיקולי הטייס בבחירת שטח הפעלה בטוח לנחיתה, והזכיר, כי במרחק של 200 מטרים מתחילתו המזרחית של שטח ההפעלה, ממוקם המנחת החקלאי סעד, עם מסלול כורכר, באורך 580 מטר וברוחב 12 מטר, שנכון היה לתאם נחיתה בו. בפועל, הטייסים בחרו לנחות על קטע כביש בעייתי, צר מאוד, שכל סטייה קלה מהציר עלולה להסתיים בירידה מהמסלול ובתאונה.

יודגש, כי באותו היום ארעה תאונה אחרת בשטח הפעלה ברבדים (הודעה 18-25), בעלת מאפיינים דומים. החוקר הראשי מצא לנכון לפרסם הודעות מטעמו, על שני האירועים, כדי להגביר את מודעות טייסי האז"מ לצורך לשמור על כללי הבטיחות והאוויראות בבחירה ובהחלטה על שימוש בשטחי הפעלה, תוך הימנעות מלקיחת סיכונים מיותרים.

ב ב ר כ ה,

עו"ד רז יצחק (רזצ'יק)  
החוקר הראשי

תאריך: 12.3.2018 סימוכין: 05019918