

מידע על אירוע בטיחותי (תחקיר אישי)

תיק תאונה מס' 44-18

- השתבשות נחיתה ולולאת קרקע -

11.5.2018

בתאריך

דריפטר

כלי הטיס (אז"ס)

4X-OBZ

סימן רישום

מנחת עין ורד

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' 18-44

תקציר האירוע

ביום שישי, בתאריך 11.5.2018, בשעה 11:15 בבוקר, טייס מטוס אולטרלייט, עם נוסע מאחור, בסיום טיסה שגרתית בבועת השרון, הצטרף לנחיתה למנחת עין ורד. הטייס עבר מעל המנחת ולאחר שזיהה את נתוני הרוח, כיוון 300 ועוצמה של שבעה קשרים, החליט לנחות על מסלול 25. הטייס ביצע הקפה שמאלית למסלול כאמור, הודיע בקשר על כוונתו לנחות והחל בביצוע הצלע הסופית למסלול 25, לדבריו ממרחק די גדול. הטייס הקטין את מהירות המטוס בשלבים. בצלע בסיס היה במהירות 60 מיי"ש ובפינל הוריד לדבריו למהירות 50 מיי"ש, תוך שהוריד מלוא מדפים, מאחר שהעריך, כי זווית הגלישה תלולה מדי. בחציית גובה 150 רגל, הטייס חש בשקיעה וכתגובה הוסיף כוח מנוע במטרה לשכך את השקיעה, אך כלי הטיס הגיב, לדבריו, בחריפות ושקע יותר עד לפגיעה בקרקע. לאחר הפגיעה, המטוס ביצע לולאת קרקע לכיוון שמאל והמטוס נעצר, לאחר שחלף כשליש מסלול, מחוצה לו, בצדו השמאלי ובכיוון כמעט הפוך לנחיתה והטייס כיבה את המנוע. לאחר שהטייס ירד מכלי הטיס הוא הבחין בכיפוף של זרוע כן הנחיתה ובתלישה וניתוק של גלגל הזנב – אופי הנזק הוביל בהמשך להגדרת האירוע כתאונה. הטייס דיווח מיד לחוקר הראשי על התאונה ולאחר שדנו באירוע ובנסיבות סוכם ביניהם על פרסום האירוע על בסיס תחקיר אישי שיכתוב הטייס.



כלי הטיס המעורב באירוע

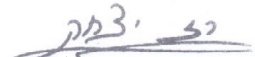
התייחסות החוקר הראשי

באירוע זה ניתן ללמוד מהתחקיר האישי שכתב טייס האולטרלייט לפיו כלי הטיס הזדקר לקראת הנגיעה, בגובה נמוך, מצב שגרם לשיעור שקיעה גבוה אותו הטייס חווה, וזאת עד לפגיעה בקרקע. בבירור האירוע עם החוקר הראשי, הטייס הסביר, כי אפשר ששיפוע פני הקרקע של תחילת תרם לאשליה מצבית שהובילה לשיפוט שגוי מצדו את "מצב אף המטוס" ולהרמת אף בלתי מודעת מספיק שהתבטאה בהקטנת מהירות לא רצויה. הטייס המליץ בסיכום תחקירו, כי יש לעקוב אחרי מד המהירות... ולא לסמוך על תחושת המטוס הטבעית, שבמקרה זה הטעתה אותו. בהסתמך על תיאורי טייסים שנכחו במנחת (בסביבת המסעדה) ניתן ללמוד וגם, כי מהירות כלי הטיס בפיינל, בסמוך לקרקע הייתה נמוכה ביותר, ואולי אף נמוכה מדי, עובדה שגרמה לשיעור השקיעה הגבוה, ובהמשך, לפגיעה בקרקע, מבלי שהיה לטייס מספיק הגה לתקן את הסטייה. הטייסים תיארו זאת כאילו המטוס "עמד באוויר" וחלקם העריך שהנחיתה עלולה להסתיים בתאונה - מה שבפועל קרה. ככלל, האחריות האישית של כל טייס היא לאופן ההטסה. התחקיר אותו ביצע הטייס, תוך שקיפות מלאה, הבנה, ורצון לשתף עמיתים, מלמד על החשיבות שטייסים יבינו ויפנימו את ההגדרה של "מחויב לנחיתה". חובה זו מתבטאת בהגעה למוכנות מלאה בנחיתה, בפיינל מסודר, מיוצב וארוך דיו, כדי להגיע מיוצב ובתצורה סופית לנחיתה המתוכננת - טכניקה זו, של התרכזות בהנחתת המטוס, "עם הראש בחוץ" ותוך מודעות מרבית לסביבה, מייצרת כמעט לחלוטין את הצורך לעסוק בקריאת נתונים ושעונים בשלב הקריטי של הנחיתה.



זנב כלי הטיס ללא גלגל הזנב שניתק

בברכה,


עו"ד רז יצחק (רזצ'יק)
החוקר הראשי

תאריך: 15.5.2018 סימוכין: 09515118