

מידע על אירוע בטיחותי (תחקיר אישי)

תיק תאונה מס' 47-18

- פגיעה בצינור מים בהמראה חוזרת -

16.5.2018

בתאריך

ממ"ג

כלי הטיס

Destiny

דגם

מנחת רונית

מקום האירוע

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

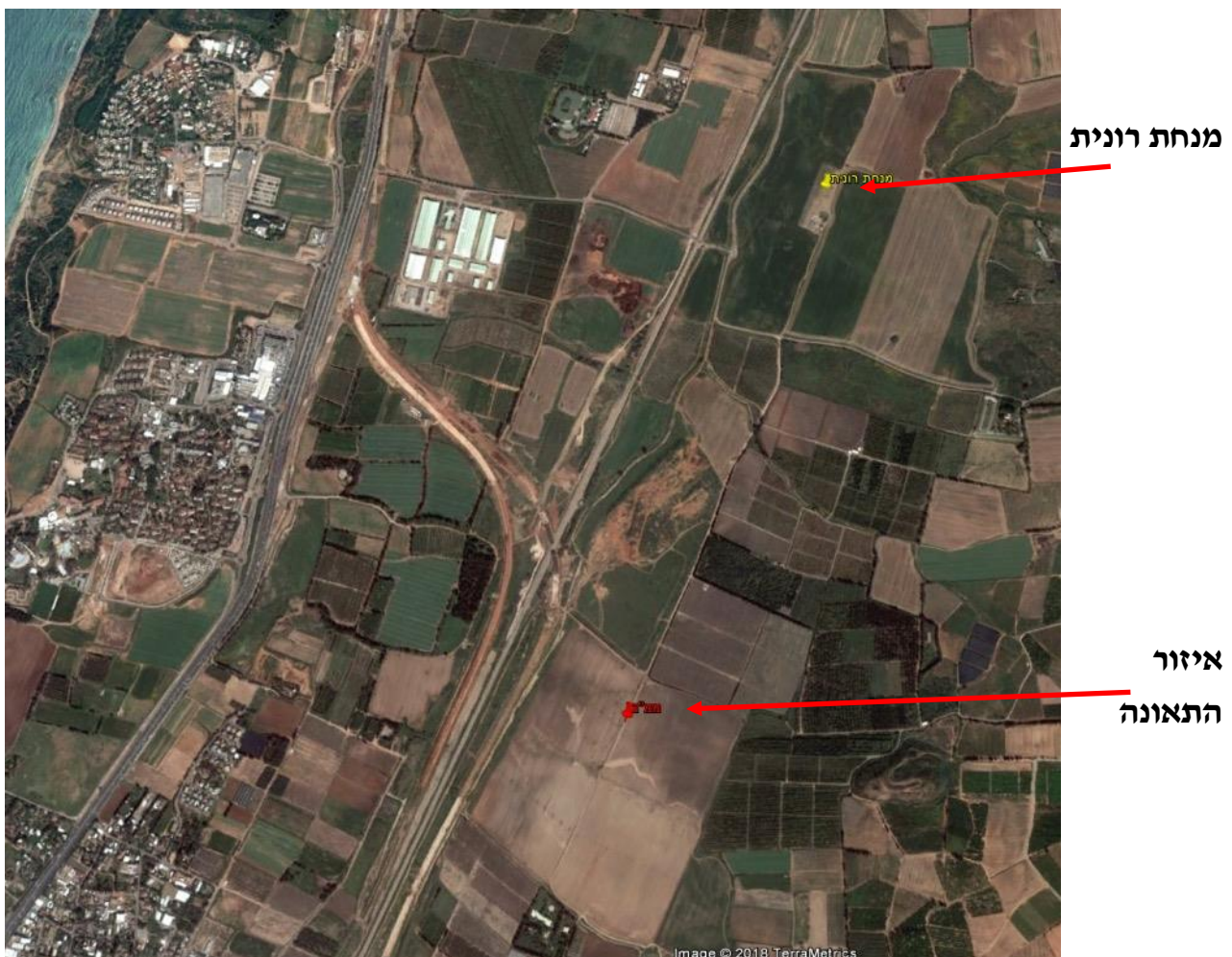
לצורכי בטיחות בלבד

מידע על אירוע בטיחותי (תחקיר אישי)

תיק תאונה מס' 18-47

תקציר האירוע

ביום רביעי, בתאריך 16 למאי 2018, לקראת השעה 08:00, טייס ממ"ג בעל ניסיון מועט יחסית, ניסה לנחות, כשני ק"מ דרומית למנחת רונית, על שביל רחב בכיוון צפון. תוך כדי כך, הממ"ג נסחף שמאלה והטייס ניסה ללכת סביב והכלי פגע בראש מערכת השקיה, סבסב ונעצר. הטייס נפצע פצעים קלים, לכלי הטיס נגרם נזק גדול ולראש המערכת נגרמו נזקים קלים. האירוע דווח לחוקר הראשי על ידי מנהל המנחת, ולאחר מספר בירורים החוקר שוחח עם הטייס וסוכם ביניהם על פרסום תחקיר אישי.



תחקיר הטייס

רקע

הוכשרתי לטוס על ממ"ג ע"י מדריך במנחת רונית החל מינואר ועד אפריל 2018. רכשתי ממ"ג מסוג DESTINY, בעל 90 שעות מנוע לערך ומצנח בעל 40 שעות, לערך. מתום ההכשרה ועד התאונה ביצעתי 8 טיסות (כ-10 שעות טיסה כולל היום) לקראת שלב 2.

תיאור האירוע

הגעתי למנחת רונית בשעה 15:06 לערך, לאחר שישנתי כשש וחצי שעות. ביצעתי בדיקה מלאה לכלי (כולל תדלוק) והכנתי אותו להמראה, כולל חגירת חגורות וקסדה. באזור השעה שבע המראתי. הראות הייתה טובה, עננות חלקית, רוחות קלות, בגובה 100 רגל. ביצעתי תרגול של מספר נחיתות במנחת רונית ולאחר מכן עברתי לאזור יקום וחזרתי למנחת. לקראת השעה 08:00 תכננתי לבצע נחיתה על שביל, כחמש מאות מטרים מדרום למנחת רונית. בדרך אל השביל עברתי מעל המנחת וזיהיתי, כי כיוון הרוח הוא מצפון לדרום. ביצעתי מעבר נמוך, 50-100 רגל מעל השביל, מצפון לדרום, על מנת לוודא שאין עליו מכשולים ולאחר מכן פניתי לנחיתה, מדרום לצפון. בחרתי שביל רחב, סביב 10 מטרים, מישורי, עם שדות פתוחים משני צדדיו. לצד השביל ומחוצה לו הבחנתי בשיבר מים, (ראש מערכת) בגובה מטר-מטר וחצי, אך הערכת שאינו מהווה בעיה. בנחיתה על השביל זיהיתי, כי הכלי מתקרב במהירות לכיוון השיבר (ייתכן שבשל רוח צד). בשלב זה החלטתי לפתוח מצערת מפני שהערכת שאוכל לעבור מעל השיבר, אך בפועל נכנסתי בו חזיתית, במהירות של 20 קמ"ש, להערכת.

נזקים

גופני - פציעה קלה בלבד. שבר זעיר ברגל ימין, שבר זעיר באף, חתך קטן ביד שמאל ומכות יבשות בברכיים. שחרור ממיון בילינסון בתום הטיפול.
כלי הטיס - נזק משמעותי.
שיבר - נזק קל מאוד, אם בכלל.

טעויות

1. במקום להאיץ נדרש היה לדומם את המנוע ובכך לצמצם את הפגיעה בטייס ובכלי.
2. נדרש היה לתכנן את הנחיתה וההמראה במרחק רב יותר מהשיבר.
3. נדרש היה לבצע מעבר נמוך נוסף על מנת לשלול רוח צד בגובה הקרקע.

גורם התאונה - אנוש - חוסר מקצועיות ומיעוט ניסיון.



השביל והשיבר – מבט לכיוון דרום



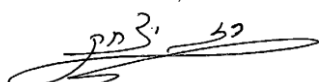
התייחסות החוקר הראשי

התחקיר האישי והתובנות של הטייס טובים ודי מדויקים. הרוח הייתה קלה ביותר, עד שלושה קשרים והיא לא היוותה גורם משמעותי באירוע, אלא בעיקר טכניקה לקויה, עקב היעדר הניסיון של הטייס.

הטייס ביצע בדיקה מהאוויר, אולם בדיקה כזאת לא מספיקה, בוודאי אצל מי שניסיונו מועט יחסית, לקבוע את הסכנה שבמכשולים השונים הסמוכים לשטח שנבחר לנחיתה.

הניסיון מלמד שגם טייסים מנוסים ומיומנים חווים לעיתים תאונות, בהמראה ו/או נחיתה בשטחי הפעלה, כתוצאה מפגיעה בעמודים, עצים או מכשולים אחרים שלצד השביל שבחרו כשטח הפעלה. מומלץ שטייסים, במיוחד מתחילים שלהם ניסיון טיסתי מועט, כי ייקחו יותר מקדמי ביטחון, ויצברו קודם ניסיון בנחיתות במנחת המוכר להם ולא על שבילים ושטחי הפעלה. בהמשך, במעבר לביצוע נחיתות בשטחי הפעלה, לבחור שביל רחב ונוח, ולהימנע מביצוע המראות ונחיתות כשיש מכשולים סמוכים, הגם שמחוץ לשביל שבחרו.

בברכה,


עו"ד רז יצחק (רזצייק)
הראשי החוקר

תאריך: 17.5.2018 סימוכין: 09831718