

מידע על אירוע בטיחותי

(הודעת החוקר הראשי)

תיק תקרית מס' 90-18

- טיסה ללא קשר רדיו והזנקת מטוסי קרב -

11.9.2018

בתאריך

NYNJA

כלי הטיס (אז"מ)

4X-OED

סימן רישום

אזור עוטף עזה

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 (הודעת החוקר הראשי)

תיק תקרית מס' 18-90

תיאור האירוע

ביום שלישי, בתאריך 11.9.2018, ב' חג ראש השנה, בבוקר, טייס אז"מ מסוג NYNJA הגיע למנחת ראשון במטרה לטוס לשטח הפעלה בקציעות. לפני היציאה לטיסה, הטייס הסתייע בשלושה חברים שעזרו לו לתקן תקלה במכשיר הקשר. לפני ההמראה מראשון הראה צג המכשיר שני תדרים שהיו מכוונים במכשיר, תדר מנחת ראשון ותדר מגדל פלמחים.

בשעה 09:30 בבוקר, טייס האז"מ המריא עם חבר מהמנחת, עבר לקשר עם מגדל פלמחים, דיווח שהוא טס דרומה והתבקש לטוס לאורך כביש 4 ולדווח במחלף אשדוד. בהגיעו למחלף אשדוד, הטייס התבקש לעבור לתדר יחידת הבקרה המרחבית הדרומית - "חגב".

לגרסת הטייס, הוא חווה תקלה בבורר התדרים של מכשיר הקשר שנשאר תקוע על תדר מגדל פלמחים, אך המשיך בטיסה, ללא קשר עם "חגב", תוך שניסה, לגרסתו, ללא הצלחה, לכייל את בורר התדרים על תדר "חגב". בחליפת נקודת הדיווח "ברור חיל", הטייס שהיה אמור לעבור מבקרת "חגב" לפיקוח "קדם" המשיך בטיסה, לאורך עוטף עזה, ללא קשר עם הבקר או כל גורם פיקוח אחר.



המטוס נשוא התקרית

בהתקרבו למנחת גבולות, הטייס החליט לנחות שם, כדי לסדר את התקלה, מבלי שביקש או קיבל אישור מקדים לכך, זאת כאשר כל אותו הזמן הבקר המרחבי חיפש אותו. לגרסתו, משלא הצליח לפתור את הבעיה גם על הקרקע, הוא המריא חזרה למנחת ראשון, ללא קשר מקדים, טלפוני או אלחוטי, עם הבקר המרחבי או כל גורם ממסר אחר. הבקר שאיבד קשר עמו וזיהה תנועה חשודה הזניק זוג מטוסי קרב שזיהו אותו בטיסה צפונה, מבלי שטייס האז"מ הבחין בהם. במקביל, חה"א דיווח למשטרה אשר שלחה ניידת למנחת ראשון - לאחר שהשוטרים דווחו, כי האירוע מועבר לחוקר הראשי הם לקחו פרטים ועזבו.

טייס האז"מ, בהגיעו למחלף אשדוד, יצר קשר עם מגדל פלמחים ודיווח שהוא בדרך לנחיתה במנחת ראשון. המגדל עדכן את הטייס, כי הבקרה המרחבית חיפשה אחריו. בשעה 11:15 הטייס נחת במנחת ובהתערבות מפעיל המנחת הוא דיווח לחוקר הראשי על האירוע.

סיכום

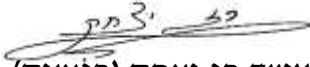
מדובר בטייס אז"מ וותיק, ללא רקע של תאונות או תקריות קודמות מדווחות. לפני היציאה לטיסה, הטייס נעזר במספר חברים שסייעו לו לתקן תקלה במכשיר הקשר. לאחר ההמראה, הטייס טס בקשר עם מגדל פלמחים, עד מחלף אשדוד, שם התבקש לעבור לתדר "חגב". למרות שהטייס לא הצליח לתפעל את בורר התדרים, הוא המשיך לטוס דרומה, ללא קשר עם הבקר, ומבלי שמצא לנכון לבחור באחת מהאפשרויות הפשוטות שעמדו לרשותו, כמו:

- קשר עם "חגב", באמצעות מגדל פלמחים, עמו היה לו קשר מכוון, לתאום המשך הטיסה.
- קשר אלחוטי עם מגדל פלמחים, לתאום חזרה אפשרית לנחיתה בראשון.
- קשר טלפוני עם "חגב" לדיווח על תקלת הקשר ולתאום המשך טיסה.
- נחיתה בהקדם בשטח הפעלה, מתאים וזמין, כדי לטפל במכשיר הקשר ולדווח טלפונית.

הטייס המשיך בטיסה דרומה, ללא קשר רדיו, וגם כשעבר את נקודת הדיווח "ברור חיל" והיה אמור לעבור לקשר עם מגדל "קדם", המשיך לטוס באזור הרגיש של עוטף עזה ובהמשך נחת, ללא אישור מקדים, במנחת גבולות. גם על הקרקע, הטייס לא מצא לנכון "להרגיע" את המערכת, קרי לטלפן ל-"חגב" או ל-"קדם", והוא המריא חזרה, ללא קשר, מאזור רגיש זה. יודגש, כי הטייס הפנים את טעותו העיקרית באי עדכון הבקרה, בהקדם, על תקלת הקשר.

החוקר הראשי מצא לנכון לפרסם מידע זה כדי להגביר את מודעות הטייסים לחשיבות של הקפדה על נוהלי הקשר, גם כאשר הקשר תקין כל שכן בתקלת קשר, כמוגדר ומפורט בפמ"ת, בדגש לרגישות ולמודעות המתחייבת בטיסה באזורים רגישים ובקרבה לגבול.

ב ב ר כ ה,


עו"ד רוז יצחק (רוזצ'יק)
החוקר הראשי

סימוכין : 20764018

תאריך : 16.9.2018