

מידע על אירוע בטיחותי (תחקיר אישי)

תיק תקרית חמורה מס' 120-18

- פגיעה בחוטי חשמל במהלך ריסוס -

18.11.2018

בתאריך

THRUSH S2R

כלי הטיס

4X-AFB

סימן רישום

מזרחית למדרשת רופין

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 תקרית חמורה מס' 18-120

תיאור האירוע

(עפ"י תחקיר הטייס)

ביום ראשון, בתאריך 18.11.2018, בבוקר, יצאתי למשימת ריסוס פרדסים באזור בועת השרון, עם מטוס מסוג טורבו טראש.

סביב השעה 11:30, לקראת סיום המטען, בעת ריסוס פרדס, צמוד לנחל אלכסנדר, פגעתי בקו מתח גבוה שמחבר בין קו מתח ראשי מצד אחד של הפרדס לבין מאגר מים מצדו השני של הפרדס, כאשר אין עמודים באזור הפרדס. קו המתח היה מסומן על המפה, אך לא הבחנתי בו, לא במפה ולא בשטח.

הפגיעה הורגשה כמכה קלה, עם רעש של פריקה חשמלית והמטוס המשיך להתנהג כרגיל. לאחר מבת בתצ"א הבנתי שפגעתי בחוט חשמל - חזרתי למגידו, ולאחר בדיקת ראייה ע"י צוות הקרקע ביצעתי נחיתה, ללא אירועים חריגים.

בבדיקת המטוס על הקרקע זוהו פגיעות קלות בלהבי הפרופלור.



המטוס נשוא התקרית

לקחים אישיים

- ☒ הלקח החשוב ביותר הינו ברמה האישית - ביטחון באזור מוכר שהאפיל על הפרנויה ממכשולים.
- ☒ שטח מוכר שביצעתי פעם אחת לפני שנה ופעם אחת השנה, גרם לי להרגשה נוחה והסתמכות על הזיכרון בלבד, מבלי שביצעתי בדיקת חוטים, לא בתצ"א ולא בשטח.
- ☒ כיוון שיש חוטים שאינם נראים: הסתכלות קדימה והסתמכות על הזיכרון לא מספיקים. בכל תחילת עבודה בתצ"א מסוימת או באזור מסוים בתצ"א יש לבצע, קודם, רגע של תדריך, מעבר חוטים, בתצ"א ובשטח!
- ☒ חיבור שני פרדסים בלג אחד הינו שכיה, אבל מצריך ריכוז בביצוע כל אחד מהפרדסים.
- ☒ הסתכלות ותכנון של הפרדס הבא בלג, גרמו להצרת אונה והזנחת הפרדס הנוכחי.
- ☒ מעבר נמוך בין פרדסים מגדיל את החיכוך עם החוטים (זה לא היה המקרה הנוכחי).



מקום התקרית



הפגיעות בלהבי הפרופלור

סיכום הטייס

- ☒ התקרית היא תוצאה של טעות טייס.
- ☒ שאננות - אי ביצוע "תדריך חוטים" והסתמכות על היכרות עם השטח ועפ"י זיכרון.
- ☒ עבודה על שני פרדסים, בו זמנית, באה על חשבון ניקוי הנתיב.

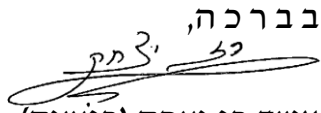
התייחסות החוקר הראשי

מדובר בסוג אירועים שהסיבות להם חוזרות, פעם אחר פעם, בשינויי נסיבות ותנאים. בשנת 2018 אירעו לפחות שבעה מקרים במגזר מטוסי הריסוס וכיבוי אש שזו מהווה עלייה משמעותית, בהשוואה לשלוש השנים שקדמו לה. אם עד לפני מספר שנים, גורם נכבד לאירועים אלה היה בסיס מידע תשתיתי חסר, בנוגע לקווי המתח המצויים בפועל, בשנים האחרונות מרבית האירועים נגרמת עקב הכנה לקויה, חוסר תשומת לב והסחות דעת מצד הטייסים.

אירועים אלה מסתיימים בד"כ בנזק קל, עקב המבנה החזק של המטוסים, אך לעיתים נגרם נזק כבד שעלול להגיע לכדי תאונה קטלנית - משכך אירועים אלה נחשבים בד"כ כתקריות חמורות המחייבות את המפעילים לשקוד על ביצוע פעולות שיקטינו את שיעור המקרים הללו.

באירוע זה, הטייס, למרות שהכיר, לכאורה, את חלקת התקרית, מפעמים קודמות שפעל בה, פגע בכבל של קו מתח העובר במקום. בתחקירו האישי, הטייס היטיב לפרט את הסיבות האישיות להתרחשות התקרית - שאננות והסתמכות על הזיכרון, ללא בדיקה בפועל של קווי מתח בתצ"א ובשטח. יצוין, כי בתיאום עם רת"א הטייס טופל ע"י הטייס הראשי של המפעיל.

החוקר הראשי מצא לנכון לפרסם הודעה זו כדי להגביר את מודעות טייסי הריסוס/כיבוי האש, ובכלל, לחובת זהירות יתר בביצוע טיסות נמוכות, כולל ביצוע תדריך מקדים ובדיקה מהאוויר, גם בטיסה באזורים המוכרים להם היטב.

ב ב ר כ ה ,

עו"ד רז יצחק (רזצ"ק)
החוקר הראשי

תאריך: 10.1.2019 סימוכין: 4000-98-2018-0014138