

מדינת ישראל
משרד התחבורה

חקירת תאונות ותקריות אוויר

דוח חקירה בטיחותית

תיק תאונה מס' 5-05

4.3.05	תאריך:
אז"מ	סוג כלי טיס:
4X-HGM	סימן רישום:
חוות רונית	מקום האירוע:

חקירת תאונות ותקריות אוויר

דוח חקירה בטיחותית

תיק תאונה מס' 5-05

אירעה לאז"מ מסוג P-92, רישומו 4X-HGM
בתאריך 4.3.05, בחוות רונית

1. תקציר האירוע

בשעה 13:45 לערך הגיע המטוס מראשון לציון לנחיתה בחוות רונית עם טייס ונוסע. במנחת נשבה רוח צולבת ערה ומשבית מימין - הטייס בחר לנחות מצפון לדרום. עם הנגיעה במשטח הנחיתה קיפץ המטוס מעט והמשיך בריצת הנחיתה. הטייס לא הצליח לעצור את המטוס בתחום המשטח. משהבחין בקצה המשטח בגידולי חיטה, סבר הטייס כי יישנה במקום מדרגה ולכן סובב את המטוס, מתוך מגמה להימנע מפגיעה במדרגה - כתוצאה מכך נשבר כן הנסע השמאלי והמטוס נפל על צידו השמאלי ועל האף. הטייס והנוסע נחלצו מהמטוס ללא פגע. למטוס נגרם נזק בכני הנסע השמאלי והקדמי, בפרופלור וכן נזקי מבנה נוספים קלים.

2. מידע מאתר התאונה

- א. המטוס נמצא בשדה חיטה שגובהה כ-50 ס"מ, כשהוא מוטה על כנפו השמאלית ועל חרטומו. אף המטוס נוטה ב- 30° ימינה מכיוון ריצת הנחיתה.
- ב. על החיטה נראים בבירור סימני דריסה של שלושה גלגלים ולאחר כ-2 מטרים, סימני דריסה של שני גלגלים בלבד - הימני והקדמי (כן הנסע השמאלי נשבר), שנמשכים לאורך של שישה מטרים.
- ג. כן הנסע השמאלי נמצא שבור, גזור בשני הברגים המחברים אותו.

3. ניתוח

- א. מטוס P-92 הנו אווירודינמי במהותו ודורש דיוק ושמירת המהירות בגישה לנחיתה.
- ב. מהירות הגישה לנחיתה במטוס P-92, בתנאים רגילים, הינה 45-50 מיי"ש עם מלוא המדפים. מאחר שהרוח הייתה צולבת ומשבית, ביחס למסלול שנבחר לנחיתה, צריך היה הטייס להגיע לנגיעה במהירות 50-55 מיי"ש, עם 2/3 מדפים מורדים, לדייק בנחיתה ולבצע הנגיעה בתחילת המסלול.
- ג. מתוך העדויות עולה שהטייס הגיע במהירות גבוהה לנחיתה (מעל 65 מיי"ש), עם חצי כמות מדפים ואף נגע מאוחר מאוד כ- 200 מטר מתחילת המסלול. כתוצאה מכך, יתרת המסלול שנותרה לו לא הספיקה על מנת לבלום כנדרש על המסלול וכל שנותר לו הוא לברוח מפני מדרגה, לכאורה, שנראתה לו כמאיימת, בהמשך ציר הנחיתה.
- ד. הטייס בחר "לברוח" לימין וביצע פנייה חדה יחסית. כתוצאה מהמומנט הצידי שנוצר על כן הנסע כשלו ברגי החיבור של כן הנסע השמאלי ונשברו. הערה: אם כי נמצא סדק באחד הברגים אין הוא מהווה את הסיבה העיקרית לקריסת כן הנסע, ברם אפשר שעצם הימצאותו של סדק באחד הברגים יצר מצב של כשל במומנט צידי קטן יותר.

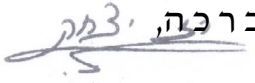
4. גורמי התאונה

- א. התאונה מסווגת כאישית של הטייס, נבעה מטכניקת נחיתה לקויה של הטייס שהתבטאה: בבחירת המסלול, במהירות הגישה הגבוהה, בנגיעה המאוחרת ובשימוש לא מיטבי במדפים (משטח הנחיתה היה רחב למדיי והיה מקום לשקול נחיתה באלכסון ובכך להשיג תוספת לאורך המסלול).
- ב. החלטת הטייס לפנות ימינה, לאור חששו מפגיעה במדרגה, מובנת בנסיבותיה. טייסים אחדים שנכחו באירוע, ציינו, בדיעבד, כי היו ממשיכים ישר בכל מקרה.

5. המלצות

לנתח את האירוע בקרב חברי העמותה לתעופה זעירה, בכנס הבטיחות הקרוב.
אחריות: הנהלת העמותה.

6. התאונה נחקרה ע"י מר חיים רווה (בוגר קורס חקירות). דוח החקירה נכתב בסיוע החוקר אורי דיין, נבדק ואושר לפרסום על ידי החוקר הראשי.

בברכה, 
עו"ד רוז יצחק (רוזצ'יק)
החוקר הראשי

תאריך: 19.5.2005.