

דוח חקירה בטיחותית ראשוני (הפסקת חקירה)

סטייה ממסלול הנחיתה והתהפכות בשדה הסמוך

תיק תקרית חמורה מס' 02-24

ביום שני, בתאריך 22.1.2024, בשעה 07:30 לערך, שני מדריכי טיסה המועסקים בחברת סנונית, מפעילת "טייסת הכיבוי", הגיעו לטיסת אימונים אישית (שלחם) במנחת מגידו, לפני התחלת הדרכה של מחזור חניכים חדש של טייסי כיבוי שנקלטו בחברה. החברה עמדה לפתוח קורס הכשרה לטייסי כיבוי כאמור, וזאת לאחר מספר שנים בהן לא התקיים קורס שכזה. במסגרת הקורס, כשלב ראשון בקורס ההכשרה לטייסי כיבוי, הטייסים החדשים נדרשים לעבור הסבה ולקבל הגדר חקלאי טרם המעבר לטיסות על מטוס הכיבוי מדגם "אייר טרקטור". לצורך ביצוע ההדרכה חברת סנונית חכרה מטוס מסוג פייפר סופר קב, דגם PA-150, כמטוס "ראשוני" שהינו בעל מספר מאפיינים דומים (לא זהים) למטוס הכיבוי.



מטוס התאונה

באדיבות ISKYTEAM

עם הגיעם של שני המדריכים למנחת, הם בדקו וחתמו בספר המטוס, ויצאו לטיסת הריענון שתוכננה על ידם. באותה טיסת אימונים, שני המדריכים החלו במספר הקפות למסלול 27 שבמנחת מגידו, כאשר סיכמו ביניהם שבתחילה המדריך בעל הניסיון הרב יותר ישב במושב האחורי ולמעשה ידמה את תפקיד "המדריך" ואילו המדריך בעל הניסיון הקטן יותר ישב במושב הקדמי ויתפקד כ"טייס מטיס" (מושב "המתלמד"). הטייסים ביצעו תחילה שלוש הקפות עם עצירה מלאה שלאחריה המריאו לאזור אימונים על מנת לתרגל פניות והזדקרויות. לאחר שהטייסים סיימו את התרגול בשטח האימונים, עם חזרתם לשדה, ומאחר ולדבריהם לא הייתה רוח כלל, הם החליטו לבצע נחיתה על מסלול 09 (הופכי לזה שהמריאו ממנו) כשבסיומה כוונתם הייתה להפוך תפקידים ביניהם. התכנון שסוכם ביניהם היה שהמדריך שישב מאחור יבצע את ההמראה מהמושב האחורי מתוך מגמה שלאחר הנחיתה הם יתחלפו במושבים.

המדריך המטיס שישב במושב האחורי המריא כמתוכנן על מסלול 09 ובהמשך ביצע פנייה לאחור לנחיתה על מסלול 27. לדבריהם, המטוס נחת/נגע על המסלול בתצורה של "שלוש נקודות" (על שלושת הגלגלים) כפי שהם מורגלים במטוס הכיבוי. לדברי המדריך המטיס אפשר שהמטוס נותר קלות תוך כדי ריצת הנחיתה, ומיד לאחר מכן המדריך שישב לפנים התריע למדריך המטיס (שישב כאמור מאחור) כי המטוס מתחיל לסטות מעט לשמאל.

המדריך המטיס החל לתקן לימין, או אז המטוס נצפה סוטה בחדות לימין, חוצה את השול הימני של המסלול בכיוון כללי צפון מערב, נכנס לשדה בוצי המשיק למסלול ולאחר כ- 30 מטרים התהפך לפנים. הטייסים נחלצו בעצמם ללא פגע, ולמטוס נגרמו נזקים.

לאחר ביצוע חקירה ראשונית, ניתוח אתר התאונה וחומרי החקירה רבים שנאספו ובכלל זה (סרט ווידאו של התאונה, עדויות הטייסים וממצאים נוספים) ניתן לקבוע כי במהלך טיסת הריענון שכללה תרגול יסודות הטסה במטוס פיפר, על ידי שני הטייסים (קדמי ואחורי) שתרגלו תפעול בסיסי של המטוס, ביצע המטוס מעין תחילתה של 'לולאת קרקע', במהירות נמוכה, וירד מהמסלול, כול זאת כאמור במהלך נחיתה שביצע הטייס האחורי.

האירוע נגרם ככול הנראה לאחר תיקון מוגזם ו/או שימוש/נגיעה לא רצוני בבלם אשר גרם לירידת המטוס מהמסלול בעת ריצת הנחיתה. מדובר כאמור במטוס שהינו בעל גלגל זנב, ובשילוב ניסיון מועט של טייס התאונה (ושל הטייס השני) על דגם המטוס הספציפי. למרות כניסת המטוס ל'לולאת קרקע' בנחיתה (מאפיין ייחודי למטוסי גלגל זנב בעלי מרכז כובד אחורי).

התהפכות המטוס על האף התרחשה במהירות נמוכה, עקב מעבר לתוואי שטח 'רד' בשדה שמעבר לשול המסלול.
האירוע אופייני - תפעולי אשר החל עקב 'כניסת' המטוס ללולאת קרקע. משכך, מנהל הרלב"ת החליט על הפסקת החקירה.



סטיית המטוס משול המסלול לשדה הבוצי

לצורכי בטיחות בלבד

פרטים כלליים על האירוע:

תאריך:	22.1.2024
זמן מקומי:	08:30
מיקום:	מנחת מגידו, מסלול 27
דרגת הפגיעה:	ללא

פרטי כלי הטיס:

סוג כלי הטיס:	פייפר סופר-קב (PA-150)
סימן רישום:	4X-AJC
יצרן:	PIPER
סוג הפעלה:	אימוני ריענון במסגרת טיסה להכשרה חקלאית
נזק לכלי הטיס:	בינוני

מזג אוויר:

ראות:	טובה
רוח:	ללא
טמפרטורה:	16 צלסיוס
לחות:	80%

בברכה,



גד רגב

מנהל הרשות לחקירה בטיחותית בתעופה

תאריך: 13.3.2024 סימוכין: 4000-0098-2024-0000122

על פי חוק הטיס תשע"א - 2011, סעיף 110 שכותרתו: "פתיחה בחקירה בטיחותית, הפסקתה וחידושה",
סעיף קטן (ג): "החוקר הראשי רשאי -
(1) להפסיק חקירה בטיחותית אם הוא סבור, כי אין בה כדי לקדם את בטיחות התעופה".