

## דוח בדיקה בטיחותית

תיק חקירה מס' 11-68

- חביות תאורה פתוחות על המסלול -

30.6.11	בתאריך
A- 320 איירבס	כלי הטיס
ברישום זר	סימן רישום
נתב"ג	מקום האירוע

דוח הבדיקה אינו מכיל חקירה מעמיקה של כל הפרטים.  
המשך הטיפול בממצאים, עפ"י שיקול הדעת של הרשויות הרלוונטיות.

**לצורכי בטיחות בלבד**

## דוח בדיקה בטיחותית

### תיק בדיקה מס' 11-68

#### תקציר האירוע

בתאריך 30 ביוני 2011, בשעות הבוקר, בוצעה בדיקת מסלולים ע"י רכב מרכז תיאום ובמהלכה נמצאו מכסי תאורת מסלולים כשהם פתוחים על מסלול 26/08, שסיכנו את המטוסים שנחתו ושהמריאו ממנו. בטרם בוצעה הביקורת, המריאו ונחתו מטוסים על המסלול האמור ולא דווח על מפגעים כל שהם, מצד כל שהוא. בשל החשש להתרחשות אירוע בטיחותי, המסלול נסגר בהכרזה מיידית, לנחיתות ולהמראות, בין השעות 04:30 ועד 05:35 (זמן מקומי). חלק מהטיסות שהיו בדרכן לנחיתה בנתב"ג הופנו מיד לנחיתה בשדות משנה, למעט מטוס אחד שהורשה לנחות עקב היותו "קצר בדלק".

#### 1. ממצאים עיקריים

- 1.1 טיסת AEE4700 שיצאה מיוון, הייתה הראשונה שנכנסה ב"תפר" שבין כניסת המטוס ל - FIR ישראל ובין מועד ביקורת המסלולים. בטיסה האמורה הטייס לא קיבל מידע על סגירת המסלול (היחיד שבשימוש), לפני מעבר הקשר לבקרת פיקוח ת"א וגישת נתב"ג.
- 1.2 בהיותו תחת פיקוח בקרת הטיסה של ניקוסיה, נדרש הטייס לשמור מהירות גבוהה על מנת שיהיה ראשון לנחיתה בנתב"ג.
- 1.3 על-פי נהלי ICAO, הסמכות הבלעדית לקביעת סדר הנחיתה, נתונה למגדל הפיקוח של שדה היעד, ובשום מקרה לא ליחידת הבקרה.
- 1.4 במהלך ביקורת ניקיון מסלולים, נמצאו על מסלול 08-26, באזור צומת K-8 חלקים הקשורים לכיסויי תאורת המסלול. תמונת המצב דווחה למגדל הפיקוח ובהמשך הוכנסו ששה מטוסים לריתוק, ואחר כך הופנו לנחיתה בשדות משנה.
- 1.5 בשלב בו אותרה הבעיה על המסלול, ניתנה על ידי פקוח ת"א הנחייה למטוס יווני, שתוכנן לנחות בנתב"ג, לבצע מעגל המתנה בנקודת SIRON למשך 20 דקות - פרק זמן שהוערך על ידי החשמלאים כמספיק לפתרון הבעיה במסלול ולהכשרתו לנחיתה. לאחר שחלפו 20 הדקות, הועבר המטוס לפיקוח נתב"ג.

- 1.6 מאחר שבפרק הזמן שהוערך, לא הושלמה הכשרת המסלול לנחיתה, נאלץ פקח הגישה בנתב"ג להאריך לטייס את זמן הריתוק בעוד 5 דקות, ואחר כך, בעוד 10 דקות עד לרגע שבו הודיע הטייס שהוא חייב לנחות עקב היותו "קצר בדלק".
- הערה: מקובל להאריך את זמני הריתוק בפרקי זמן של 30 דקות כל פעם, או להודיע לטייס שמשך העיכוב אינו ידוע סופית: "HOLDING TIME NOT DETERMINED YET". הודעה שכזאת מפי הפקח, הייתה מאפשרת לטייס להחליט, תוך כדי הריתוק הראשוני, אם לטוס לשדה המשנה שלו בלרנקה.
- 1.7 בשל הכרזת הטייס על הצורך בנחיתה דחופה, הופנה המטוס לנחיתה על מסלול 26, הפוך מזה שתוכנן במקור, וזאת על מנת להרחיקו מהאזור בו בוצעו התיקונים במסלול.
- 1.8 בפועל, נחת המטוס באיחור של 41 דקות ממועד הנחיתה המתוכנן על פי תוכנית הטיסה. לאחר שהושלמו התיקונים, הושב המסלול לשימוש רגיל.

## 2. לקחים

לאור המציאות העכשווית, שבה ניתן להפעיל רק מסלול אחד בנתב"ג, הרי שכול ליקוי במסלול עלול לגרום להכוונת מטוסים נוחתים לשדות משנה.

הודעה מוקדמת על סגירת המסלול, צופנת בחובה אפשרות, לניתוב מטוסים הנכנסים לארץ, לשדות משנה, מבעוד מועד - לא כך הדבר לגבי מטוס הנמצא בסמיכות לנחיתה. במקרה שכזה, רצוי שלטייס יהיו מירב הפרטים לצורך קבלת החלטה, אם להמתין ולהמתין .... או לטוס לנחיתה בשדה משנה. רזרבות הדלק שעומדות לרשות הטייס לפני הנחיתה, אינן מאפשרות המתנה ארוכה, ומכאן חשיבות מועד ההודעה, לצורך קבלת ההחלטה המיטבית על ידי הטייס.

## **3.** הדוח אושר לפרסום ע"י החוקר הראשי.

ב ב ר כ ה,



אורי דיין  
סגן החוקר הראשי

סימוכין: 34057711

תאריך: 31.7.11