

דוח בדיקה ראשונית

תיק תקרית מס' 11-72

- ירידה, בפינוי שלאחר הנחיתה, לשול המסלול -

15.07.11	תאריך
C-172	סוג כלי הטיס
4X-CWR	סימן רישום
שדה דב	מקום האירוע

הדוח ראשוני בלבד ואינו מכיל חקירה מעמיקה של כל הפרטים.
המשך הטיפול בממצאים, עפ"י שיקול דעת של הרשויות הרלוונטיות.

לצורכי בטיחות בלבד

מדינת ישראל
משרד התחבורה והבטיחות בדרכים
חקירת תאונות ותקריות אוויר

דוח בירור נתונים

תיק תקרית מס' 72-11

תקציר האירוע

בסיום ריצת נחיתה על מסלול 03 בשדה דב, במהירות הסעה, התכוון הטייס לפנות את המסלול דרך קושרת D – הטייס פנה ימינה ומצא עצמו מחוץ למסלול. המטוס שקע בחול וחולץ קרקעית בסיוע כוח של הבסיס. למטוס לא נגרם נזק.



המטוס נשוא התקרית

1. מידע עובדתי

1.1 ההיסטוריה של הטיסה

בתאריך 15 ביולי 2011, בערב שבת, בסביבות השעה 21:10, המריא הטייס משדה דב, לטיסה מסחרית, עם שלושה נוסעים. בסביבות השעה 21:40 שב הטייס לשדה דב ונחת על מסלול 03, ללא אירועים מיוחדים. לאחר שהגיע למהירות הסעה דיווח על כוונתו לפנות את המסלול בקושרת פינוי D - הטייס חלף את הקושרת ופנה ימינה לשול הכורכר הכבוש שבצידו הימני של המסלול, המשיך את ההסעה בניצב למסלול, עד שנעצר בשטח החולי הצמוד לשול המסלול. הטייס הבין שסטה מהמסלול, דומם את המנוע, ודיווח על כך למגדל הפיקוח. צוות חילוץ הגיע למקום וסייע לטייס לדחוף את המטוס חזרה למסלול. לאחר קבלת אישור מהמגדל, הסיע הטייס את המטוס לחניה. לאחר חניית המטוס נשלח רכב ממגדל הפיקוח, שהסיע את הטייס לתחקור ראשוני במגדל. בנוסף, ממונה תעופה כללית ברת"א, לאחר שעודכן בדבר האירוע, התקשר אל הטייס והנחה אותו שלא לטוס עד ליום א', מועד בו הוא נדרש להתייצב ברת"א לבירור נסיבות התקרית בה היה מעורב.

1.2 פרטי הטייס

בן 30.

מחזיק ברישיון טיס מסחרי לקבוצה A ובהגדר מכשירים. צבר ניסיון של כ - 585 שעות טיסה, מתוכן כ - 200 על דגם המטוס המעורב באירוע. תעודה רפואית, מבחן רמה ומבחן מכשירים - בתוקף.

1.3 פרטי המטוס

ססנה R172 משנת ייצור 1997.

תעודת כושר אווירי מתאריך 30.5.11, בתוקף עד 29.5.12. רשום על שם ב. סקאיי תעופה בע"מ.

1.4 אתר האירוע

בשדה דב קיימות שלוש קושרות פינוי ממסלול 03 :

קושרת E הדרומית, מובילה לרחבת Y.

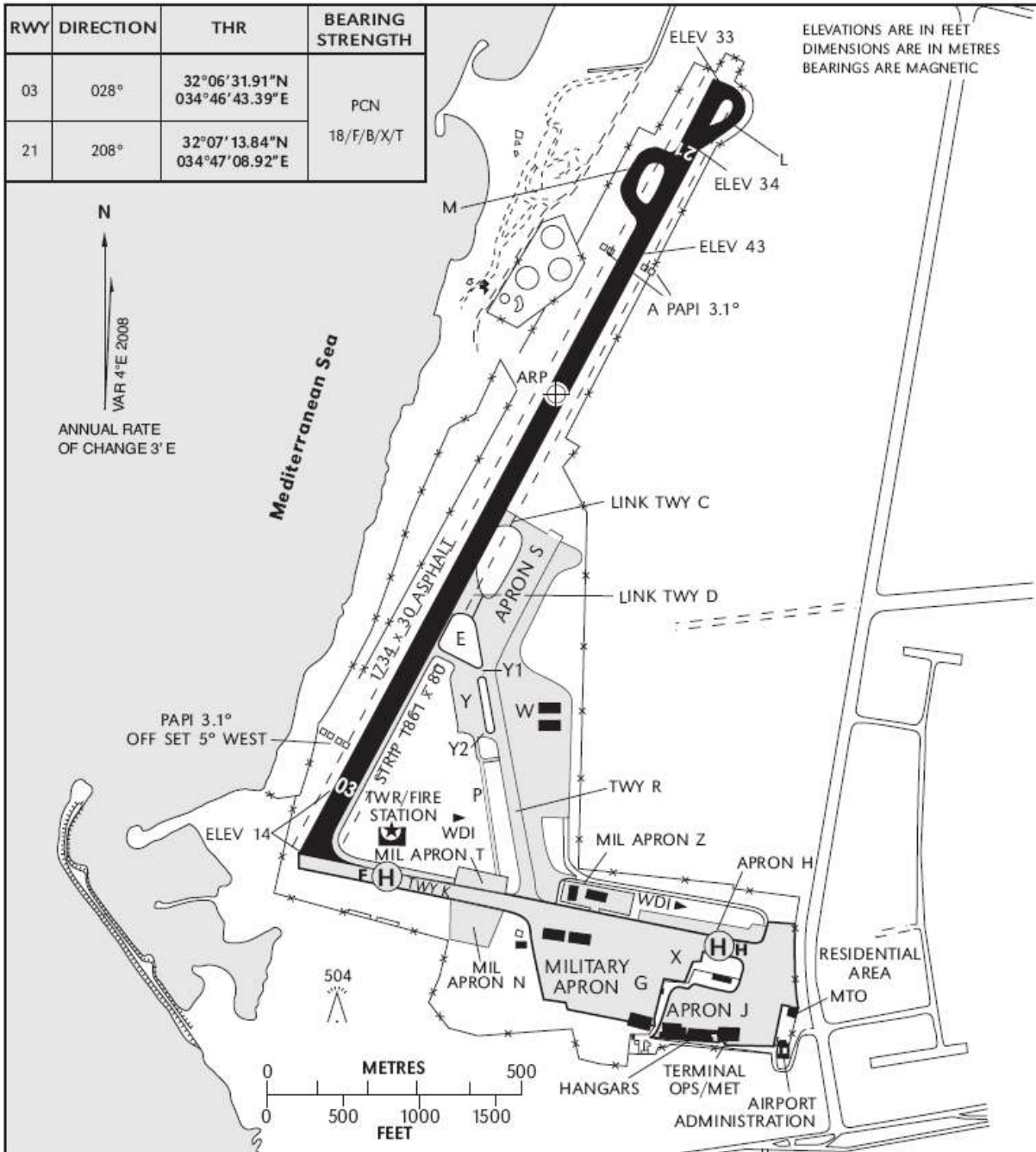
קושרת D שהינה העיקרית לפינוי, מצויה בהמשך מסלול הסעה R.

קושרת C המחוברת לרחבת S, משמשת בד"כ כנקודת התיישרות, טרם עלייה למסלול ההמראה.

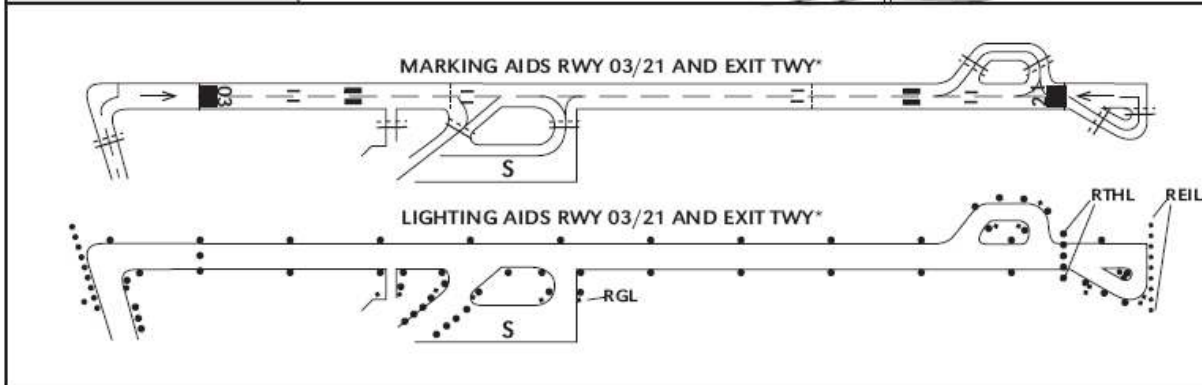
רוחב קושרת D באזור החיבור למסלול הראשי, גדול משמעותית מאלו של קושרות C

ו - E.

AERODROME CHART **32°06'51"N** **034°46'55"E** ELEV 43 ft **TWR 124.00** **GND 121.05** **TEL-AVIV/SDE-DOV**



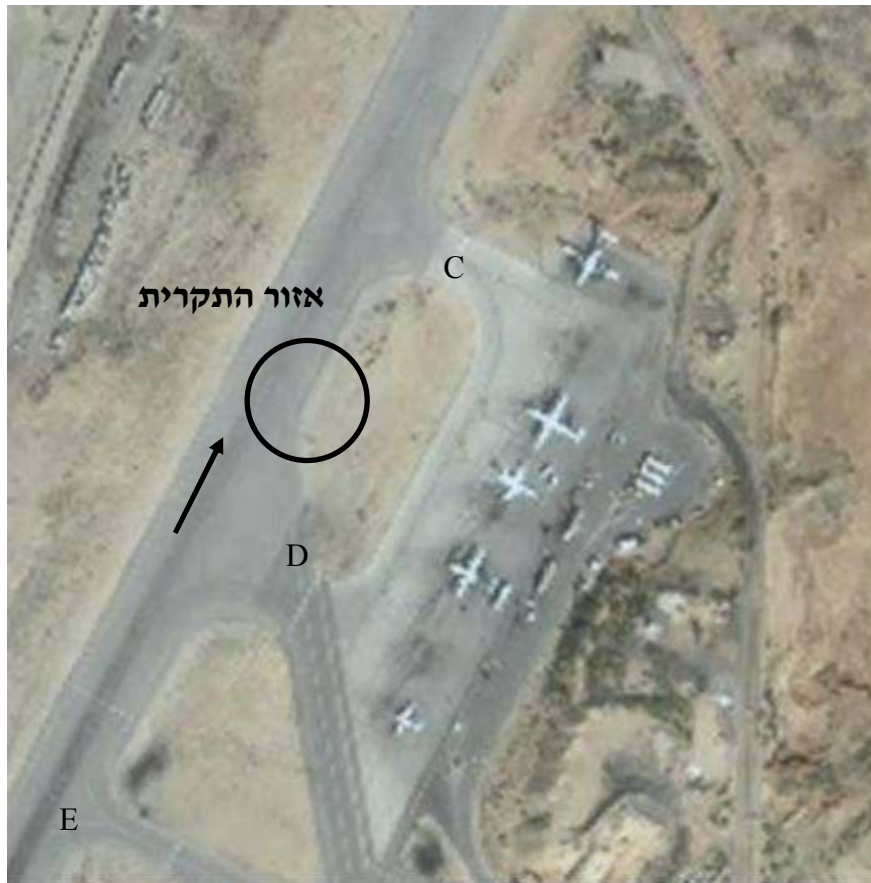
CHANGES: RGL holding signs; RWY holding signs; RWY THR coordinates; TDZ elevation



19 נוב' 2009

רשות התעופה האזרחית

עדכון 24



בבדיקת התאורות של צידי המסלול נמצא:
 בסמוך לתחילת קושרת הפינוי D, קיימת נורת-צד מסלול. במרכז הקושרת נורה שקועה.
 מעט אחר הקושרת נורה נוספת ובהמשך נורה הסמוכה לקושרת C.
 בלילה, מוארות נורות תיחום כחולות בשני צידי מסלולי ההסעה והקושרות.
 התאורות של המסלולים והקושרות ברורות למדי.



אזור ירידת כלי הטיס מהמסלול

במקום הירידה מהמסלול נמצאו סימני שלושת הגלגלים על משטח הכורכר בשול המסלול, הנמשכים עד לשטח החולי שנמצא בסיומו של משטח הכורכר הכבוש.





2. ממצאים

2.1 באזור התקרית קיים קו הסעה כתום שניתן להבחין בו בלילה, כמו גם נורות תיחום כחולות משני צידי הקושרת, אליה אמור היה הטייס לפנות.

2.2 הטייס פנה ימינה לפינוי מסלול 03, בנקודה קרקעית בה סבר שהוא פונה לקושרת D. העובדה שמקום הפניה נמצא בדיוק בין שתי נקודות תאורה, בשילוב עובדת הרוחב של קושרת D, תרמו לתחושתו שהוא פונה לקושרת. לו היה הטייס מקפיד על הסעה ופינוי על פי סימוני ההסעה שעל המסלול, התקרית, קרוב לוודאי, לא הייתה מתרחשת.

2.3 הסיבה העיקרית להתרחשות האירוע, נעוצה בהסעה שלא בהתאם לסימוני המסלול והתאורות, אשר הסתיימה בפינוי המסלול בטעות אל השול הימני, בעוד הטייס סובר כי פנה במקום הנכון.

3. מאחר שמנהל תחום בכיר תעופה כללית ברת"א החל לטפל בטייס כבר בליל האירוע, מועבר הדו"ח, בתאום עימו, להמשך הטיפול ע"י רת"א, ככל שתמצא לנכון.

4. הדוח אושר לפרסום ע"י החוקר הראשי.

בברכה,

 אורי דיין
 סגן החוקר הראשי

תאריך: 20.7.11 סימוכין: 33664211