

משרד החוקר הראשי

מידעון בטיחות מספר 2/10 (פיילוט)

לצורכי בטיחות בלבד

בין התאריכים

16.10.10 – 10.10.10

(דווח על 22 אירועי בטיחות)

ריכוז נתונים ועריכתם: תמי ברון ועמי אטינגר

החוקר הראשי
עו"ד יצחק רז (רזצ'יק)

תאריך: 20 באוקטובר 2010

מידעון בטיחות 2/10
10 - 16 אוקטובר 2010
עמוד 1 מתוך 3

אירועים שדווחו

פרק 13

1. בהקפה, לקראת נחיתה של מטוס נוסעים בפרג, אירעה תקלת מדפים שהתבטאה בהיתקעותם, בין מצב 0 למצב 1. לאחר המתנה בגובה וביצוע בד"ח הורדו המדפים חשמלית.
2. בניגוד לנהלים תודלק מטוס נוסעים בנתב"ג בזמן שנוסעים היו עדיין במטוס, ללא כבאית צמודה וללא ידיעת הטייסים.
3. בתחילת תהליך ההנמכה של מטוס נוסעים לנחיתה בלונדון, העביר הבקר את המטוס לתדר שגוי - לא נוצר קשר עם המגדל. בקריאה חוזרת למגדל הבהיר הבקר לצוות, כי הם לא בתדר הנכון. הצוות עבר לתדר הנכון והמשיך בנחיתה רגילה.
4. חליפה קרובה, פחות מ- 3 מיילים, אירעה בין מטוס נוסעים רוסי לבין שני מטוסי קרב של חיל האוויר. המטוס הרוסי המריא מעובדה וקיבל אישור לטפס לגובה 5,000 רגל. אותו הזמן הנמיכו שני מטוסי חיל האוויר מגובה 6,000 רגל לגובה 4,000 רגל, למרות תאום מוקדם. הפקח החזיר את המטוס הרוסי לבקשת הבקר לגובה ההקפה ולאחר מכן התיר לו להמשיך לכיוון "נורית".
5. ב"צלע עם הרוח" לנחיתה באילת, הבחין הפקח בטיסן-מסוק החוצה את נתיב ה"פיינל", בגובה נמוך, ממזרח למערב. הפקח שלח את מטוס הנוסעים סביב, הורה לו לשמור גובה 2,000 רגל, ודיווח לטייס על הטיסן.
6. בהתיישרות על מסלול 34 בחיפה, דיווח טייס מטוס נוסעים למגדל - "מתגלגלים" והמריא ללא שקיבל אישור מהמגדל.
7. באזור בית קמה, הבחין צוות מטוס נוסעים, במטוס נוסעים אחר, שהגיע לבית קמה ב-90 מעלות משמאלם ובגובה 2,500 רגל. הצוות פעל עפ"י התראת RA-TCAS וטיפס להפרדה.
8. מטוס נוסעים נחת בנתב"ג, הסיע לחניה וסגר מנועים. אותו הזמן פגע בו רכב-מדרגות ונגרם נזק קל.
9. מטוס נוסעים בריצת ההמראה בשדה דב, במהירות 90 קשר, פגע בציפור. הצוות הפסיק את ההמראה והחזיר את המטוס לבדיקה בעמדת החניה.
10. מטוס נוסעים, שחנה בשדה דב, קיבל אישור להתניע את מנוע מספר 1. בזמן שהצוות ביצע בד"ח, הגיע למטוס משנע וביקש להעביר לצוות הוראות מזג אוויר ונוטאם טיסה. הצוות פתח את דלת המטען כדי לקבל את ההוראות והחל להתניע, לפני שקיבל אישור מצוות הקרקע.

מידעון בטיחות 2/10
10 - 16 אוקטובר 2010
עמוד 2 מתוך 3

11. מטוס נוסעים בצלע צולבת לנחיתה בשדה דב, קיבל בגובה 1,200 רגל, ב"צולבת", התראת RF-TCAS עם הוראות הנמכה בשיעור 1,500 לדקה, בגלל תנועה שהופיעה בפתאומיות בגובה 400 רגל מעליו. הצוות הנמיך בהתאם להוראות ה-TCAS ולאחר כ-200 רגל חלפה ההתראה. בבדיקה עם המגדל התברר שלא הייתה תנועה מעל שדה דב ואפשר שההתרעה נגרמה בגלל מטוס צבאי שהסיע בשדה.
12. בזמן שמטוס נוסעים היה בהקפה לחיפה בגובה 1,200 רגל לקראת סוף ה"צלע עם הרוח", החל מטוס קל להנמיך מגובה 2,000 רגל ל"צלע בסיס", ללא אישור מהמגדל, כשהוא חוצה את הגובה של מטוס הנוסעים. צוות מטוס הנוסעים קיבל התרעת TCAS ויצר קשר עין עם המטוס הקל. המטוס הקל הוחזר לגובה 2,000 רגל והונחה להיכנס שני לנחיתה.
13. טייס מטוס נוסעים שהיה ב"פיינל" למסלול 21 באילת הלך סביב והצטרף ל"עם הרוח" למסלול 03. הטייס דיווח על תקלת חיווי נורה - הוכרזה כוננות מקומית בשדה התעופה. בסוף צלע "עם הרוח" דיווח הטייס, כי הכל הסתדר ונחת בשלום על מסלול 03.
14. מטוס זר שהצטרף ל"הקפה שמאלית" למסלול 03 באילת דיווח על קשר עין עם המסלול. בכניסת המטוס ל"עם הרוח" שמאלית, ראה הפקח, כי המטוס גבוה מדי (כ-3,000 רגל), ושהוא פונה ל"צלע בסיס" מוקדם מהרגיל, לכיוון המסלול בעקבה. הפקח הנחה את המטוס לפנות מיד שמאלה וצפונה. הטייס הבין את טעותו והצטרף ל"צלע עם הרוח" למסלול 03.
15. מטוס נוסעים שהיה בהקפה לבסיס רמון, הונחה ע"י "חגב" להנמיך לגובה 3,500. הפקח אישר את הגובה והורה לנחות על המסלול המרכזי. תוך כדי הנמכה קיבל צוות המטוס התרעת TCAS על תנועה של מטוס צבאי, באותו הגובה, 4-5 מיילים דרומה. הצוות הפסיק את ההנמכה בגובה 4,200 רגל, כאשר היה בפניה לכיוון מסלול מרכזי, המשיך באותו הגובה ל"צלע מתה" ונכנס דרך "צלע עם הרוח" לנחיתה.
16. מטוס נוסעים קיבל בנתב"ג אישור לדחיפה לאחור. המכונאי ביקש מהטייסים שלא לשחרר בלמים, היות והנהג הגורר לא ישב במקומו. לבקשת המכונאי מיהר הנהג לעלות לגורר והתחיל מייד לבצע את תהליך הדחיפה, קודם שמעצורי המטוס שוחררו - נשמע רעש חזק ונראה עשן, כאשר פין הגזירה של מוט הגרירה נגזר.

פרק 12

17. מגדל שדה תעופה הרצלייה קיבל הודעה טלפונית ממגדל שדה דב על מטוס קל שמצטרף לשדה בהרצלייה, מכיוון הקנטרי, בגישה זהירה, בגלל רעידות במנוע. כאשר המטוס היה מעל הקנטרי, בגובה 2,000 רגל, בדרכו לנחיתה, הוא קיבל ממגדל הרצלייה את נתוני הרוח ואישור שאין תנועה בהקפה. המטוס נחת בשלום.
18. בשל עומס תעבורתי ביב"א, לא התפנה הבקר להעביר מסוק משטרתי לקשר עם מגדל שדה דב. אותה עת המריא משדה דב מטוס נוסעים על מסלול 03. טייס המסוק המשיך לטוס דרומה מעל קו החוף, עד שיצר קשר עם הבקר, ורק אח"כ עבר למגדל שדה דב.

מידעון בטיחות 2/10
10 - 16 אוקטובר 2010
עמוד 3 מתוך 3

19. מסוק המופעל על ידי המשטרה, קיבל אישור להתיישר על מסלול 29 בהרצלייה. דקה לאחר מכן דיווח טייס מטוס קל, שהיה בתרגול הקפות, שהוא ב"פינל" וקיבל אישור נגיעה. טייס המסוק עצר לפני ההתיישרות וחיכה עד שהמטוס הקל השלים את נחיתות.
20. מטוס קל נכנס לאזור 8 ומיד ביקש לעזוב ולחזור לנחיתה בהרצלייה, עקב "רשרוש" ששמע. המטוס נחת בשלום.

תעופה ספורטיבית

21. מרחף עם מצנח רחיפה חדר לאזור אימונים 8 בהרצלייה כאשר מטוס קל היה בנתיב בצרה-דרור לכיוון צפון.
22. לקראת הוצאת המידעון הגיעה לחוקר הראשי ידיעה בלתי בדוקה, לפיה לפני כמה ימים, אז"מ התיישר והמריא על מסלול 36 במנחת ראשון בודעו כי אז"מ אחר נמצא בסוף הפינל לאותו מסלול. טייס האז"מ השני נאלץ ללכת סביב ולפנות הצידה על מנת לפנות את ציר המסלול.

◆ ◆ ◆

מהרגע האחרון



תמונת מסוק דיפנדר שנחת אונס באזור מצפה רמון והתהפך על צידו