

דוח בירור נתונים

תיק תקרית מס' 11-70

- כביית מנוע בפתיחת מנוע להליכה סביב -

12.7.11	תאריך
DA-20	סוג כלי הטיס
4X-CXC	סימן רישום
ש"ת הרצליה	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

דוח בירור נתונים

תיק תקרית מס' 70-11

תקציר האירוע

במהלך ריצת נחיתה על מסלול 29 בהרצליה, תוך כדי פתיחת מנוע ל"הליכה סביב", הבחין הטייס שהמנוע אינו פועל. הטייס המשיך בריצת נחיתה ופינה את המסלול, ללא כוח מנוע, בקושרת הלפני אחרונה.



המטוס נשוא התקרית

1. מידע עובדתי

1.1 ההיסטוריה של הטיסה

בתאריך 12.7.11, בסביבות השעה 15:17, המריא הטייס מחיפה, בדרכו לביצוע הקפות בשדה התעופה בהרצליה ובהמשך, תכנן להמשיך בטיסה לראש פינה ומשם חזרה לחיפה.

הטיסה בוצעה בנתיבי ה-CVFR ללא אירועים מיוחדים. המטוס הצטרף לפיקוח שדה התעופה הרצליה, בגובה 2,000 רגל, בנקודת "בצרה", משם הונחה להנמיך, תחילה לגובה 1,500 רגל ל"בסיס ימנית", למסלול 29. בהמשך, קיבל אישור הנמכה ל"צלע סופית", למסלול 29.

הטייס ביצע את הנחיות מגדל הפיקוח, אולם הבחין ב"צלע הסופית", כי הוא גבוה מדי - משכך, ביקש להצטרף ל"עם הרוח", הונחה להמשיך בגובה ובהמשך הצטרף ל"עם הרוח" בגובה 800 רגל.

הטייס ביצע הקפה רגילה, בסיומה קיבל אישור לבצע נגיעה והליכה סביב. לאחר הנחיתה פתח הטייס כוח מנוע, לצורך ביצוע ה"הליכה סביב", ואז לדבריו כבה המנוע (ממגדל הפיקוח אובחן כי מדחף המטוס נעמד). הטייס המשיך בריצת הנחיתה, ללא כוח מנוע פינה את המסלול בקושרת הלפני אחרונה ונעצר.

לאחר ביצוע ניסיונות התנעה שלא צלחו דחף הטייס את המטוס ופינה את הקושרת. הטייס יצר קשר עם בעל המטוס, קיבל הנחיות ולאחר מספר ניסיונות התנעה הצליח להניע את המנוע. בהתאם להנחיית בעל המטוס, ביקש להסיע ולהמריא לחיפה. במהלך ההסעה לעמדת התיישרות למסלול 29, הונחה הטייס על ידי פקח המגדל, לפנות את עמדת התיישרות, זאת לאור דרישת החוקר הראשי שהורה למגדל לעצור את המראת כלי הטיס, עד לבדיקת הסיבה לכביית המנוע.

1.2 הטייס

בן 30.

מחזיק ברישיון טיס פרטי למטוסים מקבוצה A. ניסיון בן 100 שעות טיסה לערך, מתוכן כ- 15 שעות על סוג המטוס נשוא האירוע.

1.3 המטוס

המטוס מסוג **דיאמונד DA-20-C1**, מס' סידורי CO132, שנת יצור 2001.

רשום בתעודה מס' 1357, מתאריך 20.10.2008.

מתוחזק במכון בדק מאושר.

תוקף תעודת כושר טיסה אחרונה - עד 16.5.12.

במטוס מותקן מנוע קונטיננטל מסוג IO-240-B

1.4 בדיקות טכניות

- 1.4.1 המטוס הועבר למכון הבדק המטפל בו. בהרצה נתקבל סל"ד סרק 750 והתערובת נמצאה ענייה מעט. התערובת הועשרה במעט וסל"ד הסרק ווסת ל – 800.
- 1.4.2 בוצעה בדיקת עינות מגנטו ונמצא כי העינות תקין.
- 1.4.3 נבדקו המצתים ולא נמצא בהם כל ליקוי.
- 1.4.4 בוצעה הרצה ממושכת לחימום המנוע מעל המצב הרגיל – נבדקו התערובת וסל"ד הסרק ונמצאו בערכים הנכונים.
- 1.4.5 הועברה הודעה מטעם החוקר הראשי על שחרור המטוס מחקירה והומלץ לפנות לרת"א לקבלת אישור לפני ביצוע טיסת המבחן שתוכננה.
- 1.4.6 בוצעה במטוס טיסת מבחן ולאור תוצאותיה הוכרז המטוס כשמיש.

2. ממצאים עיקריים

- 2.1 בסבירות גבוהה שהסיבה לכביית המנוע נעוצה בשילוב של סל"ד סרק נמוך ותערובת ענייה.
- 2.2 הנחיית טייס "צעיר" מרחוק, "להשמיש" את המנוע ואח"כ להמריא, ללא דיווח לחוקר הראשי וללא בדיקה ע"י מכונאי, מנוגדת להנחיות ולנורמה התעופתית הנכונה.
- 2.3 הצורך בשחרור מטוס ע"י רת"א, לטיסה או לטיסת מבחן, לאחר תקרית, היא סוגיה שאינה ברורה ומפורשת. מומלץ להבהיר נקודה זו.

3. בתאום עם מנהל תחום בכיר תעופה כללית ומ"מ ממונה בטיחות, מועבר המשך הטיפול באירוע לרת"א, ככל שתמצא לנכון לעסוק בו.

4. הדוח אושר לפרסום ע"י החוקר הראשי.

בברכה,

אורי דיין
סגן החוקר הראשי

תאריך: 20.7.11 סימוכין: 33664211