



תחום בטיחות טיסה

לכבוד: _____

הנדון: התייחסות רת"א לדוח 14-115 : כשל מנוע אחרי המראה ונחיתת אונס

1. רקע:

- א. אז"מ מסוג סופר דריפטר, כלי טיס חדש שבנה חובב, המריא ממנחת עין ורד לטיסת ניסוי.
- ב. מיד לאחר ההמראה החלו רעידות מהמנוע ואובדן כח משמעותי, הטייס החליט לבצע נחיתת אונס בשטח.
- ג. הטייס נפצע קשה וכלי הטיס ניזוק באופן קשה.
- ד. **יודגש שהתאונה לא נגרמה בשל היותו של המטוס בנוי ע"י חובב ולא בשל הטסתו על ידי בונה, אלא בשל זיהום בדלק לאחר תקופה ממושכת שלא טס.**

ה. תחום הבניה על ידי חובב מוצג בדוח (בעיקר בסעיף 2.3 ובמסקנות וההמלצות) באופן חלקי, לא עדכני ולא משקף את הסטנדרטים והתהליך המיושם בישראל. צוות החקירה כלל לא פנה לרת"א כדי לברר דברים לאשורם ולקבל את המסמכים המתאימים.

2. התייחסות מנהל רת"א להמלצות:

- א. המלצה 4.1- "להגדיר באופן מקיף ופרטני יותר את כישורי הטייס המורשה לביצוע טיסות ניסוי במטוס ניסיוני שנבנה על ידי חובב ואת התנאים והמגבלות לביצוען."

ההמלצה אינה מתקבלת.

נימוקי ההחלטה:

להמלצה כבר ניתן מענה החל בתקנה 211א לתקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס), תשמ"א-1981, דרך נוהל רת"א ייעודי לנושא שמספרו 05-208 (עדכון אחרון 2012) וחומרי הדרכה והסבר שרת"א מעבירה למגיש הבקשה לבניה עצמית וכלה בחומרי עזר ממוקדים של ה- FAA כמו AC 20-27 ו- ORDER 8130.2.



נציין שלאחר דוח 31-09 נוסף במרץ 2010 נספח של אגף מבצעים (דאז) ומחלקת רישוי (דאז) לנוהל 05-208, בנספח נוספו דרישות לתקנה 211א. ספק אם צוות החקירה היה מודע לכל האמור (על כל פנים בדוח הדבר לא מוזכר).

כמו- כן נציין שמחלקת הנדסה ברת"א לא מנפיקה תעודת כושר טיסה לצורך ביצוע ניסויי טיסה למטוס בנוי ע"י חובב ללא שניתן אישור מאגף רישוי שהמבקש עומד בתנאי התקנה.

בנוסף נדרש המבקש אישור לבניה על ידי חובב להוכיח עמידה בדרישות באמצעות ניהול יומן פעולות מפורט הכולל גם "גיליונות ביצוע עבודה" - כל אלה צריכים להיות חתומים על ידי הבונה. כל זאת עפ"י פורמט התשובה של רת"א להגשת בקשה לבנייה ע"י חובב.

לסיכום - קיים תהליך מסודר לרישוי ופיקוח על הנושא.
רת"א בחנה את הנושא ומצאה אותו מספק.

ב. המלצה 4.2- "להגדיר סוגי הדרכה רלוונטיים, הרצויים או מחויבים למעבר, ע"י טייס שמבקש לבצע טיסות ניסוי במטוסי בנייה עצמית ולהגדיר את החובה לעבור אותם, לפחות בהתאם לרמה, לניסיון ולהגדרים שיש למי שמבקש לבצע טיסות אלו."

ההמלצה אינה מתקבלת.

נימוקי ההחלטה:

המענה בתקנה 211א לתקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס), תשמ"א- 1981 בשילוב עם נוהל ביצוע טיסות הניסוי המגדיר את הדרישות מהטייס שמבצע את הטיסות הראשונות והתהליך שניתן לאותן טיסות, נבדקו ונמצאו מספקים.

יש לזכור שהטייס הבונה אינו "טייס ניסוי" ולא בכדי הדרישות מטייס המבקש לבצע טיסת ניסוי בכלי טיס שבנה חובב הן ספציפיות וייחודיות והן חלק מתהליך ודרישות נוספות.



ג. המלצה 4.3- "לשקול הנחיה להתקנת ברזי ניקוז דלק במיכלי פלסטיק שאינם מכילים זאת, כדוגמת ברזים שהותקנו בחלק מהדגמים, על מנת לאפשר ניקוז דלק, מים ומזהמים באופן יעיל ונוח."

ההמלצה אינה מתקבלת.

נימוקי ההחלטה:

ראשית נזכיר ונדגיש שאין מסקנה ברורה מה הייתה הסיבה לסתימת הדלק החלקית בקרבורטור.

שנית העדר ברז דלק לניקוז אינו ייחודי לכלי טיס בבנייה ע"י חובב, הוא נמצא גם בדריפטרים אחרים.

משמע היצרן לא דורש ברז כזה ואינו מגדיר את אי התקנתו כ- UNSAFE CONDITION. נדגיש שפניה ליצרן בנושא, מלפני כשלושה חודשים, טרם נענתה.

בנוסף ראוי לציין שברז ניקוז כמוצק הוא מענה לניקוז מים ואינו מיועד למזהמים, להם יש מענה בדמות מסננים והוראות תפעול כדוגמת ניקוז והחלפת הדלק.

בברכה,

אלון **שלו**
מנהל תחום בטיחות טיסה

העתק: רשימת תפוצה
אתר רת"א

לפי הנחיית מנהל רת"א, התייחסות רת"א לדוח החקירה תכלול התייחסות מפורטת להמלצות בלבד. ממילא, אין בהתייחסות להמלצות בלבד, כאמור, בכדי להעיד על כך ששאר חלקי הדוח – ובכלל אלה: תיאור העובדות או הניתוח או המסקנות – נכונים או מקובלים על רת"א, ושאינן לרת"א לגביהם כל הסתייגות או הערה.

