

דוח חקירה בטיחותית סופי

(תקציר דוח החקירה הקפריסאי)

תיק תאונה מס' 42-18

- פגיעת פרופלור במכשול במהלך הסעה -

10.5.2018

בתאריך

PA 31 T

כלי הטיס (שאיין 2)

4X-CBL

סימן רישום

ש"ת לרנקה

מקום האירוע

לצורכי בטיחות בלבד

הדין ביחס החקירה הבטיחותית ותוצריה

(מחוק הטיס, התשע"א-2011 ומנספח 13 לאמנת התעופה)

חקירה בטיחותית - חקירה של אירוע בטיחותי לפי פרק זה היא הליך הכולל איסוף מידע וניתוחו, הסקת מסקנות, לרבות קביעת הסיבות לאירוע הבטיחותי או הגורמים שתרמו להתרחשותו, ומתן המלצות הנוגעות לעניין לצורך שיפור בטיחות התעופה, ככל שלדעת החוקר הראשי יש בכך צורך. (סעיף 104 לחוק).

מטרת חקירה בטיחותית - מטרתה הבלעדית של חקירה בטיחותית היא מניעת אירועים בטיחותיים, ואין תכליתה ייחוס אחריות אזרחית, פלילית או משמעטית לאירועים כאמור. (סעיף 105 לחוק).

תפקידי החוקר הראשי - החוקר הראשי יהיה ממונה על ביצוע חקירות בטיחותיות לפי הוראות פרק זה. במילוי תפקידיו יפעל החוקר הראשי בהתאם להוראות נספח 13 לאמנה, ככל שהן ישימות בישראל, למעט הוראות כאמור שלגביהן הודיע המנהל לארגון התעופה הבין-לאומי, לפי הוראות סעיף 4(ב) לחוק רשות התעופה האזרחית, כי ישראל פועלת באופן שונה. (סעיף 108 לחוק).

אי-תלות - בביצוע חקירה בטיחותית לפי פרק זה אין מרות על החוקר הראשי ועל ממלא מקומו, זולת מרותו של הדין; הוראות סעיף זה יחולו גם על חוקר שהוסמך לפי סעיף 115, בכפוף להוראות סעיף קטן (ג) של הסעיף האמור. (סעיף 109 לחוק).

פרסום הדוח הסופי - החוקר הראשי יפרסם את הדוח הסופי באתר האינטרנט של משרד החוקר הראשי וכן יעמיד את הדוח לעיון הציבור, ללא תשלום, במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים, ובלבד שלא יפרסם את הדוח או חלק ממנו ולא יעמידו לעיון הציבור כאמור, אם יש בכך כדי לפגוע בביטחון המדינה או ביחסי החוץ שלה. (סעיף 119 לחוק).

המלצות החוקר הראשי - המנהל וכל מי שהחוקר הראשי כלל לגביו המלצות בדוח הסופי יבחן את ההמלצות כאמור הנוגעות אליו, יחליט באשר ליישומן ויודיע על החלטתו המנומקת בכתב לחוקר הראשי; המנהל יעביר את החלטתו המנומקת כאמור גם לשר. (סעיף 104 לחוק).

אי-קבילות הדוח הסופי - הדוח הסופי לא יתקבל כראיה במשפט, למעט בערר לפי סעיף 39, בעתירה מנהלית או בערעור מנהלי על החלטות לפי חוק זה, לפי חוק בתי משפט לעניינים מנהליים, התש"ס-2000, ולא ישמש בהליך שנוקט מעביד כלפי עובדו. (סעיף 124 לחוק).

חיסיון ואי-קבילות של חומר חקירה בטיחותית - חומר חקירה בטיחותית לא יימסר ולא יתקבל כראיה במשפט ולא ישמש בהליך משמעתי, בהליך מנהלי או בהליך שנוקט מעביד כלפי עובדו. (סעיף 123 לחוק).

- "Also, discuss and analyze any issue that came to light during the investigation which was identified as a safety deficiency, although such issue may not have contributed to the accidents".
- The investigation may also reveal other hazards of deficiencies within the aviation system not directly connected with the causes of the accident".
- "When drafting the Final Report, the writer should not assume that everyone who reads the report is familiar with the technical detail".
- "The writer's responsibility is to present the reader with a word picture of the accident and the investigation. The writer should assume that the reader is intelligent but uninformed and will analyze the facts presented in order to test the conclusion of the Final Report".
- "If the Final Report must delve into complicated areas such as aerodynamics, metallurgy, and the operation of aircraft systems, the subject should be explained in a way that it is easy to understand".

(ICAO / ANNEX 13 / DOC. 9756 / PART I & IV)

הדוח הועבר לפרסום עפ"י סעיף 119 לחוק הטיס, התשע"א – 2011.

דוח חקירה בטיחותית סופי (תקציר דוח החקירה הקפריסאי)

תיק תאונה מס' 18-42

תקציר האירוע

בתאריך 10 במאי 2018, מטוס "שאיינ 2", טורבו-פרופי, הגיע בטיסה פרטית מישראל ללרנקה שבקפריסין. המטוס המריא משדה דב ועליו, מלבד הטייס, היו 3 נוסעים. לאחר נחיתת המטוס בלרנקה, הטייס פינה את המסלול ביציאה "D", ומשם המשיך בהסעה כשהוא מלווה/מוודרך על ידי רכב "Follow Me" ומכוון, דרך מסלול ההסעה "C", לעבר אזור החניה המיועד. בשלב זה, רכב הליווי עזב את המטוס, והמכוון נשאר לכוון את הטייס לעמדה הספציפית. הטייס הסיע בהתאם להנחיות המכוון, תחילה ישירות לעמדה 18 ומשם המשיך קדימה, לעמדה 19, שם היה צריך להסתובב 90° , לפני עצירתו הסופית בעמדה. הטייס הסיע כאמור לעמדה 18, אך הסתובב מאוחר מדי, עד שכנף שמאל יצאה אל מחוץ לתחום המסלול, אל תוך אזור כביש השירות, בו רכבים עוברים מעת לעת, במהירויות שעד 40 קמ"ש בד"כ. במהלך התקדמות המטוס, מעמדה 18 לעבר עמדה 19, ובמקביל לכביש השירות, טייס המטוס עקב אחרי המכוון, שעמד בזווית שסביב 45° מימינו. תוך כדי כך, להבי הפרופלור השמאלי פגעו בכיסוי בטון של מד מים שלא היה בשימוש שהיה ממוקם בעמדה 19 ובמרחק של 1.6 מטרים מכביש השירות.

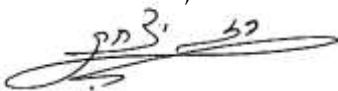


לפני הפגיעה, המכוון התכופף מטה לראות ולוודא שאין כול מכשול בהתקדמות המטוס, אך לא הבחין במכשול הבטון. גם לאחר פגיעת הפרופלור, המכוון שהיה משוכנע שהכול כשורה, המשיך להכווין את הטייס להתקדם קדימה, ולמעשה לא הבין שהתרחשה הפגיעה.



הפרופלור הפגוע

האירוע דווח לחוקר הראשי שאף סיפק מידע לעמיתו הקפריסאי, באשר לפרטי הטייס, כלי הטיס וביצע תשאול לטייס. החקירה נוהלה ע"י הרשות החוקרת הקפריסאית, בהתאם להנחיות ה- ICAO בהיותה "מדינת האירוע". היות שמטוס האירוע הינו ברישום ישראלי ומתופעל בישראל, מדינת ישראל מוגדרת "כמדינת המפעיל". אשר על כן, החוקר הראשי היה מעורב בחקירה ובסיומה, מצא לנכון לפרסם דוח זה באתר הרשמי, תוך צירוף הדוח הקפריסאי.

בברכה,

עו"ד רז יצחק (רזצייק)
החוקר הראשי

סימוכין : 4000-0098-2018-0013786

תאריך : 15.10.2018