

דוח בדיקה בטיחותית סופי (מבוסס על הדוח הקפריסאי)

תיק תקרית מס' 72-17

- טעויות וחדירה למסלול הסעה פעיל -

10.10.2017

בתאריך

בריסטל

כלי הטיס (אז"מ)

4X-HRP

סימן רישום

ש"ת לרנקה, קפריסין

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 משמעתית 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 בבטיחות 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 משמעותי, 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 or 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 בדיקה בטיחותית סופי (מבוסס על הדוח הקפריסאי)

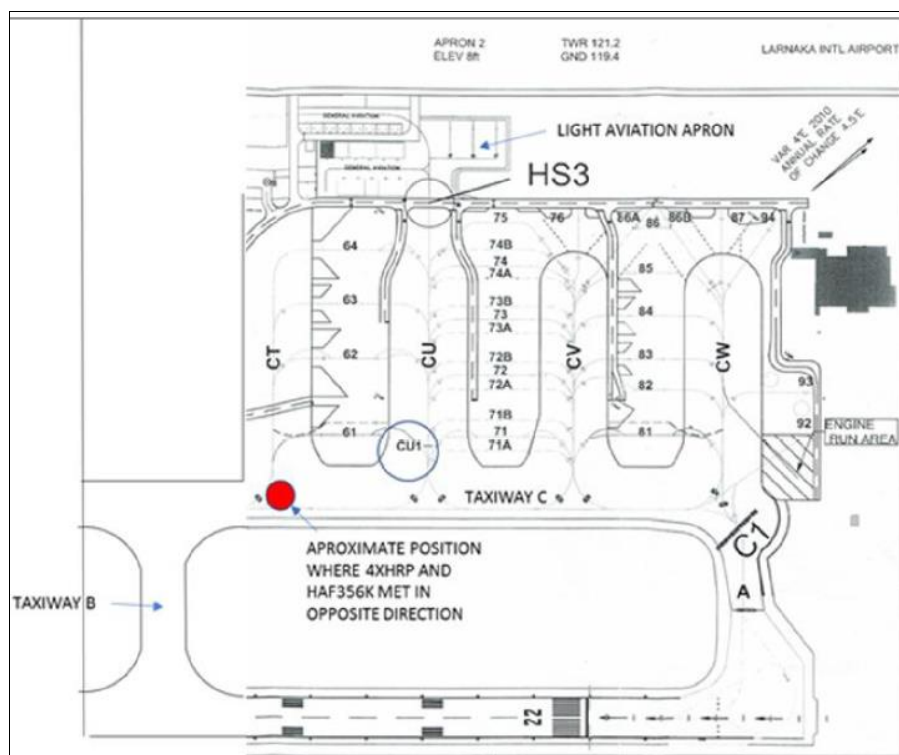
תיק תקרית מס' 72-17

הקדמה

ביום שלישי, בתאריך 10.10.2017, ארעה תקרית בטיחותית קרקעית, בשדה התעופה הבינלאומי של לרנקה בקפריסין, אשר במהותה היא מסווגת "Taxiway incursion". התקרית התרחשה בשעה 10:24, זמן מקומי, ודווחה לחוקר הראשי ע"י מנהל הרשות החוקרת הקפריסאית, שבוע לאחר מכן, בתאריך 17.10.2017. החוקר הראשי התבקש לתשאל את הטייס ולהעביר את תוצאות התשאול לרשות הקפריסאית, וכך בוצע עוד באותו היום.

האז"מ נשוא התקרית, 4X-HRP (להלן: "האז"מ"), שלישי מתוך ארבעה אז"מ, החל בהסעה מעמדת החניה ברחבת הקלים, לכיוון מסלול ההמראה הפעיל - מסלול 22. טייס האז"מ (להלן: "הטייס") טעה מספר פעמים במהלך ההסעה הראשונית ולגרסתו, הוא לא ידע שעליו לדווח על התקרית לרשויות בקפריסין.

תרשים אזור התקרית



עיקרי הדוח הקפריסאי

הטייס ביקש להסיע מרחבת החניה של המטוסים הקלים ואושר לו להסיע, דרך נתיב ההסעה ברחבת החניה CU ולהמתין בנקודה CU1, כדי להשאיר את מסלול ההסעה C פנוי - ההנחיה אושרה ב - Read Back נכון. כוונת המגדל הייתה לאשר לטייס להסיע אח"כ לעמדת ההמראה דרך קושרת ש, בעוד ששני האז"מ הראשונים הונחו והסיעו דרך קושרת B.

צוות מטוס ה - C130 הצבאי (להלן: "הרקולס") שנחת ופינה את מסלול הנחיתה, הונחה להסיע על מסלול הסעה C - מסלול ההסעה העיקרי בשדה התעופה לרנקה ולהמתין בנקודה C2, לפני ומערבית לקושרת B.

המגדל יידע את האז"מ על ההרקולס והאז"מ אישר קשר עין, אלא שצוות ההרקולס דיווח, כי אינו יכול להמשיך בהסעה עקב חסימת מסלול ההסעה C ע"י האז"מ שלא עצר ב - CU1 ונכנס למסלול הסעה C מבלי לתת לו זכות קדימה. המגדל הנחה את האז"מ לבצע פניית "180" ולהמשיך לעמדת התיישרות של מסלול 22, דרך קושרת A, תוך שהזכיר לאז"מ שההנחיה הייתה להסיע אחרי ההרקולס. הטייס נכשל שוב במתן Read Back להנחיה החדשה ובמקום זאת הסיע חזרה לנקודה CU1, מול האז"מ הרביעי HYI, שהסיע מולו, לכיוון CU1 על נתיב CU, למרחק שהגיע כדי 50 מטרים.

סיכום הבדיקה

הטייס נכשל בביצוע הנחיות המגדל וגרם בכך לחדירה למסלול הסעה פעיל. הגורמים הסיבתיים עפ"י הדוח:

1. כישלון טייס האז"מ לעצור ולהמתין בנקודה CU1, כפי שהונחה על ידי פקח המגדל.
2. חוסר היכרות של הטייס את מנח השדה והנהלים הפנימיים.

סיכום החוקר הראשי

בתאריך 6.3.2018, התקבל דוח הבדיקה הקפריסאי. עיקריו הועברו ע"י החוקר הראשי לטייס, שקיבל ואישר עקרונית את הממצאים. בשיחה שנערכה אח"כ, החוקר הקפריסאי טען בפני החוקר הראשי, כי לעיתים קרובות, טייסים פרטיים ואף טייסי חברות תעופה, מבצעים טעויות הנוגעות להסעה, תוך שהם אינם מכירים מספיק את השדה. להערכתו, השימוש שנעשה, לציון מסלולי הסעה ונקודות ציון בשדה, לעיתים באות אחת ולעיתים בשתי אותיות (לדוגמא "C", "CU") ברצף, ייתכן שמבלבל את הטייסים והם שוקלים לשנות זאת. שדה התעופה של לרנקה, אינו נחשב כשדה מסובך להתמצאות. השדה כולל מסלול המראה אחד ומסלול הסעה אחד. יחד עם זאת, ריבוי טעויות ההסעה מחייב את טייסים הטסים אליו, ללמוד היטב ומראש את מנח השדה, דפיות והנהלים המקומיים. בנוסף, חשוב להקפיד ולהקשיב להנחיות ולמרשים של הפקחים, להבין ולבצע Read Back מלא ולפעול בהתאם.

בברכה,
עו"ד רו' יצחק (רזצ'יק)
הראשי החוקר

תאריך: 7.3.2018 סימוכין: 04751818