



לכבוד
החוקר הראשי

הנדון: התייחסות רת"א לדוח 11-18 חליפה קרובה בין שני כלי טיס

1.רקע

- א. לאחר המראה משדה דב, מטוס דו מנועי של הכח הרב לאומי (MFO) חדר לנתיב טיסה של מטוס שהיה בתהליך הנמכה לנחיתה בבן גוריון
ב. צוותי שני המגדלים (שדה דב ובו גוריון) התריעו על ההתקרבות למטוסים.
ג. לאחר התרחקות, המטוסים המשיכו בשלום ליעדם.

2. התייחסות מנהל רת"א להמלצה:

"לבצע בחינה והסדרה של תהליכי עזיבה בשדה דב, התאמתם להנחיות ICAO ולוודא שאלו מפורסמים נכון ע"י ג'פיסון "

ההמלצה לא מתקבלת.

נימוקי ההחלטה:

הבחינה וההסדרה כבר נעשו, תוכנן תהליך עזיבה מתוך מחשבה וניתוח של הסטנדרטים ופורסם AIC עם דברי הסבר לתהליך העזיבה. מאפייניו הייחודיים של שדה דב מאלצים עזיבה שמשלבת אלמנטים של טיסת ראייה, יחד עם אלמנטים של טיסת מכשירים (במסלול 21). מבין סוגי העזיבות שתחת אסדרת ICAO, אין סוג שעונה למאפיינים אלו.

גם לגבי ההמלצה "לוודא עם ג'פסון פרסום נכון", רת"א כבר התייחסה להמלצות דומות בעבר והוסבר שרת"א כגוף מדיני אחראית על פרסומי המידע התעופתי המפורסמים על ידיה ולא על פרסומי מידע תעופתי שמבוצע על ידי חברות פרטיות כשירות למפעילים אוויריים (חשוב לציין שמעבר ל Jeppesen ישנן ספקיות מידע נוספות).

עם זאת, כחלק משיתוף הפעולה של רת"א מול אותן חברות, אם מגיע לידי רת"א מידע כי הפרסומים שמבוצעים על ידי החברות הללו מטעה או לא תואם לפרסומים של רת"א, רת"א תפעל מול אותן חברות ותבקש מהן לתקן את פרסומיהן בהתאם.

בברכה,



רון בנטון
ממונה תחום בטיחות טיסה
רשות התעופה האזרחית

:

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.