



**הנדון: החזרת רישיון הטיס שבידך לרשות הרישוי וקבלת רישיון מעודכן בו יפורט כי הרישיון אינו עומד
באמות המידה הבינלאומיות**

סעיף 10 לחוק הטיס, התשע"א – 2011 קובע כך:

10. (א) עובד טיס שלא מתקיימות לגביו, במלואן, אמות המידה המחייבות שקבע ארגון התעופה הבין-לאומי בנספחי האמנה לפי סעיף 37 לאמנה החלות לגבי עובד טיס מאותו סוג, יפרט המנהל ברישיון עובד הטיס או בתעודה הרפואית של עובד הטיס, לפי העניין, את אי-ההתאמה לאמות המידה המחייבות כאמור.

(ב) מי שברישיונו או בתעודה הרפואית שלו פורטה הערה בדבר אי-התאמה לפי סעיף קטן (א), לא ישמש כאיש צוות בעמדתו בכלי טיס ישראלי המופעל בשטחה של מדינה חברה, אלא באישור הרשויות המוסמכות של אותה מדינה."

סעיף זה נותן ביטוי למחויבות ישראל לפי סעיפים 32, 33, 39 ו-40 לאמנת התעופה האזרחית הבינלאומית שנחתמה בשיקגו ביום 7 לדצמבר 1944 ושישראל צד לה, לפיהם המדינות התחייבו להכרה אוטומטית ברישיונות טיס העומדים בתקינה הבינ"ל של ICAO להוצאת רישיונות אלה, אך התחייבו כי ברישיונות טיס שלא עומדים בתקינה הבינ"ל של ICAO, תפורט אי ההתאמה, והשימוש בהם בשטחה של מדינה זרה טעון את הסכמתה המפורשת.

הנך בעל רישיון טיס פרטי עם הגדר אז"מ. הרישיון כאמור ניתן על בסיס דרישות שאינן עומדות בדרישות נספח 1 לאמנת שיקגו (רישוי אישי) בכך שאינו עומד בסטנדרטים המפורטים בנספח א' למכתב זה.

בהתאם לסעיף 10(א) לחוק הטיס יש צורך לקבוע ברישיוןך כי אינו עומד בדרישות נספח 1 לאמנה, ולפרט במה אינו עומד.

לפיכך, הנך מתבקש להגיע למשרדי רשות הרישוי ברת"א עד ליום 20.08.2019 על מנת למסור את רישיון הטיס שבידך ולקבל תחתיו רישיון מעודכן בו מפורטת אי ההתאמה כאמור.

לחלופין, באפשרותך לשלוח בדואר רשום למחלקת רישוי (הכתובת מצוינת בתחתית המכתב) את רישיון הטיס שבידך עד ליום 20.08.2019, ולאחר קבלת הרישיון רת"א תשלח לך בדואר רשום רישיון מעודכן כאמור.

נבהיר כי ציון ברישיוןך כי אינו עומד בדרישות נספח 1 לאמנה כאמור לעיל אינו פוגע בזכויות בעל הרישיון בטיסה פנים ארצית, ואינו משנה את המצב הקיים בהקשר זה. השוני הוא שמדינה חברה ב- ICAO שאינה ישראל איננה מחויבת להכרה אוטומטית ברישיון מסוג זה, והפעלת כלי טיס בשטחה מחייב השגת אישור המדינה המעורבת לפני הפעלת כלי טיס בשטחה.



בברכה,

ליבלינג

אברהם ליבלינג, קברניט
ראש אגף פיקוח אווירי

**נספח א' – סטנדרטים מנספח 1 לאמנה (רישוי אישי) אשר תקנות הטיס המאסדרות
הוצאת רישיון פרטי עם הגדר אزم אינן עומדות בהם**

נושא	סטנדרט	תקנה	סיכום ההבדלים
------	--------	------	---------------



<p>נדרשות 32 שעות, לעומת 40 לפי הסטנדרט (35 בבית ספר מאושר)</p> <p>חסר הפירוט של טיסות סולו מרחב, טיסה ארוכה של 270 ק"מ, שתי נחיתות.</p>	<p>א89</p>	<p>2.3.3.1.1 The applicant shall have completed not less than 40 hours of flight time, or 35 hours if completed during a course of approved training, as a pilot of aeroplanes appropriate to the class rating sought. The Licensing Authority shall determine whether experience as a pilot under instruction in a FSTD is acceptable as part of the total flight time of 40 hours or 35 hours, as the case may be. Credit for such experience shall be limited to a maximum of 5 hours.</p> <p>2.3.3.1.1.1 When the applicant has flight time as a pilot of aircraft in other categories, the Licensing Authority shall determine whether such experience is acceptable and, if so, the extent to which the flight time requirements of 2.3.3.1.1 can be reduced accordingly.</p> <p>2.3.3.1.2 The applicant shall have completed in aeroplanes not less than 10 hours of solo flight time appropriate to the class rating sought, under the supervision of an authorized flight instructor, including 5 hours of solo</p>	<p>ניסיון נדרש</p>
--	------------	--	--------------------



		cross-country flight time with at least one cross-country flight totalling not less than 270 km (150 NM) in the course of which full-stop landings at two different aerodromes shall be made.	
<p>התקנה קובעת דרישות הדרכה בטיסה, אך חסרים הסעיפים:</p> <p>a) flight at critically high airspeeds; recognition of, and recovery from, spiral dives;</p> <p>b) flight by reference solely to instruments, including the completion of a level 180° turn;</p>	א96	<p>2.3.3.2 Flight instruction</p> <p>The applicant shall have received dual instruction in aeroplanes appropriate to the class rating sought, from an authorized flight instructor. The instructor shall ensure that the applicant has operational experience in at least the following areas to the level of performance required for the private pilot: a) recognize and manage threats and errors;</p> <p>Note.— Guidance material on the application of TEM is found in the Procedures for Air Navigation Services — Training (PANS-TRG, Doc 9868), Part II, Chapter 1, Attachment C, and in Part II, Chapter 2, of the Human Factors Training Manual (Doc 9683).</p> <p>b) pre-flight operations, including mass and balance</p>	הדרכה בטיסה



		<p>determination, aeroplane inspection and servicing;</p> <p>c) aerodrome and traffic pattern operations, collision avoidance precautions and procedures;</p> <p>d) control of the aeroplane by external visual reference;</p> <p>e) flight at critically slow airspeeds; recognition of, and recovery from, incipient and full stalls;</p> <p>f) flight at critically high airspeeds; recognition of, and recovery from, spiral dives;</p> <p>g) normal and crosswind take-offs and landings;</p> <p>h) maximum performance (short field and obstacle clearance) take-offs; short-field landings;</p> <p>i) flight by reference solely to instruments, including the completion of a level 180° turn; j) cross-country flying using visual reference, dead reckoning and, where available, radio navigation aids;</p> <p>k) emergency operations,</p>	
--	--	--	--



		<p>including simulated aeroplane equipment malfunctions;</p> <p>l) operations to, from and transiting controlled aerodromes, compliance with air traffic services procedures; and</p> <p>m) communication procedures and phraseology.</p>	
--	--	---	--