



סימוכין: 43238211
כ"ו בכסלו, התשע"ב
22 דצמבר 2011

לשכת המנהל
טל. 03.9774617
פקס. 03.9774599
shaleval@mot.gov.il

תחום בטיחות טיסה

לכבוד: רשימת תפוצה

הנדון: התייחסות רת"א לדו"חות חקירה בתחום התעופה הספורטיבית, שנת 2011

1. להלן התייחסות רת"א למספר דו"חות חקירה מתחום התעופה הספורטיבית בשנת 2011.
2. בדיון על דו"ח 11-48 השתתף גם החוקר הראשי.
3. לידיעתך.

בברכה,

אלון שלו

מנהל תחום בטיחות טיסה
רשות התעופה האזרחית



מספר דו"ח	תיאור האירוע	המלצה (למנהל רת"א)	החלטת רת"א	התייחסות רת"א	אחראי	יעד לביצוע	הערות
1-11	התפרקות גלגל אף בריצת המראה בראשל"צ באז"מ מסוג סיירה (5.1.11).	המלצה 1- לשקול הצורך בהכוננת בדיקה ספציפית לאופן חיבור הגלגלים באז"מים, הן בבדיקות תקופתיות והן בבדיקה היומית.	אינה מתקבלת	הבדיקה הספציפית מופיעה בבדיקות לפני טיסה בבדיקה היומית ובבדיקה המחזורית.	-	-	-
		המלצה 2- לבחון הצורך בהוצאת הוראה לכל מכוני הבדק, בדבר השימוש הנאות באומים מסוג "אבטחה עצמית"- אם קיים AC בנושא, מומלץ לצרפו להוראה.	אינה מתקבלת	מדובר בעבודה סטנדרטית המבוצעת על ידי טכבכ"ט וכלולה בספר 13-2B, AC43 ואשר כל מכוני הבדק עובדים על פיה.	-	-	-
3-11	חזרה לנחיתה מיידית בסוואנה עקב בעיית מנוע אחרי המראה מתנובות (7.1.11)	המלצה 1- להכניס לסילבוס, בהדרכות ובמבחני רמה, תרגול תקלת מנוע לאחר המראה עם העדפה לנחיתה לפני, או ביצוע הקפה מלאה לנחיתה על מסלול ההמראה, על פני ביצוע פניית Tear Drop (המלצה חוזרת).	אינה מתקבלת	מקדמת דנא התרגול קיים בסיליבוסים והוא חלק ממערכי ההדרכה הקיימים. ראה תדריך עיוני מספר 7 ושיעור טיסה מספר 10. בנוסף במבחן רמה תקופתי סעיפים 4 ו-7.	-	-	רת"א סוברת שמסקנה 1 מוטעית. סיווג האירוע הנכון הוא אישי טכבכ"ט.
		המלצה 2- להנחות את עדכון בד"ח המטוס והוספת בדיקת ברזי הדלק בכנפיים בבדיקות השגרה, לפני הנעה ולפני המראה.	אינה מתקבלת	הברזים מיועדים לשימוש מכונאים בזמן פירוק הכנפיים. פירוט הבדיקה המוצע אין מקומו בבד"ח המטוס או בבדיקות טייס.	-	-	-
48-11	קריסת כן נסע בטקסן בעת נחיתה בשיזפון + הרכבה והשמשת מדחף פסיעה משתנה (14.5.11).	המלצה 1- לבצע יחד עם קלוב התעופה ועם הנהלת האגודה הישראלית לתעופה זעירה תחקיר של האירוע המתמשך על – מנת להגדיר את עיקרי המענה "החינוכי" ארוך הטווח, מתוך העדפה של הגישה הבטיחותית על פני הגישה המשמעותית.	מתקבלת	הגישה הבטיחותית היא חלק מתפיסת הבטיחות של רת"א ואינה תוצר של דו"ח חקירה כזה או אחר. אין בהכרח קשר, בוודאי לא במקרה זה, בין שיפור הבטיחות לבין האכיפה. בנוגע להמלצה - רת"א תעביר לאגודה את דאגתה מטיפול לא מורשה ובניגוד לדין בכלי טיס. נכון לציין שכיום ניתן מענה לאחזקה קלה ובעתיד יינתן מענה לאחזקה עצמית, הדבר יאפשר לקבל הכשרה מתאימה לטפל בכלי הטיס.	ראש תחום תעופה ספורטיבית	בוצע	-



מספר דו"ח	תיאור האירוע	המלצה (למנהל רת"א)	החלטת רת"א	התייחסות רת"א	אחראי	יעד לביצוע	הערות
		<p>המלצה 2- לשקול חיוב טיסה בנתיבי אז"מ לאז"מ וממ"ג, רק בקטעי הנתיב שבין בועות מאושרות ופעילות, ולאפשר לכלי טיס אלו לטוס בכל אחת מהבועות הפעילות, עפ"י הכללים שייקבעו.</p> <p>המלצה 3- לשקול פיצול בועות גדולות לבועות משנה, לצורך הקלה בהגשת תוכנית הטיסה מחד גיסא, ולצורך הגדרת יעד הטיסה באופן מדויק יותר מאידך גיסא.</p> <p>המלצה 4- לשקול הגשת תוכניות טיסה במגזר התעופה הספורטיבית (אז"מ, ממ"ג) עפ"י מנחתים מאושרים או בועות, כתחליף לבקשה מראש של "מנחת מיוחד".</p> <p>המלצה 5- להשלים את המהלך לאישור הגשת תוכניות טיסה למודיעין טיס, ע"י הטייסים, באמצעות מסרונים (SMS).</p>	אינן מתקבלות	<p>ההתייחסות נוגעת להמלצות 2-5 :</p> <p>כל ההמלצות עוסקות בנושא רחב ועקרוני יותר של הסדרת התשתית האווירית וכללי הטיסה בהם ובתיאום כל תשתיות הגובה הנמוך בהיבטים השונים שלהם.</p> <p>המענה העיקרי להסדרה זו היא מפת הגובה הנמוך שמסדירה את כלל התשתיות והנתיבים בגובה הנמוך וקובעת שפה משותפת לתשתיות אלה. כל אלה יקבלו ביטוי בפמ"ת.</p> <p>השיפור בהנגשת הגשת תכניות הטיסה לתחום התעופה הספורטיבית מותנה בהוצאת מפת הגובה הנמוך (שכאמור אינה תצוגה ויזואלית בלבד אלא הסדרה כוללת).</p> <p>באשר לאופן הגשת תכניות הטיסה (המלצה 4) בתחום התעופה הספורטיבית הרי שאלו כבר מוגשות על פי מנחתים, בועות ומנחתים מיוחדים והוצאת מפת הגובה הנמוך ממילא תסדיר זאת סופית.</p>			-
		<p>המלצה 6- לבדוק את התנאים והנוהל, הקשורים לאישור שנותן מכונאי מוסמך, לפעולת אחזקה שנעשתה ע"י טייס.</p>	אינה מתקבלת	<p>הדבר אסור על פי תקנות 127, 128. ניתן לבצע פעולה אחזקתית רק בהשגחת בעל רישיון (טכבכ"ט) או בעל אישור לאחזקה עצמית.</p>			-
		<p>המלצה 7- לשקול תנאים ומצבים בהם יש לחייב מכונאי לעבור הכשרה מיוחדת לטיפול בדגמי מטוסים שונים או במערכות חדשות.</p>	אינה מתקבלת	<p>הדרישות כבר מפורטות בתקנות.</p>			-



-		בוצע	<p>אין לרת"א כיום את הסמכות להחזרת כ"ט לשירות לאחר תיקון. רת"א מעורבת כאשר נדרש לאתר אם קיימת בעיה מערכתית, המחייבת נקיטת פעולות לטובת בטיחות הטיסה. במקרים בהם תהיה סוגיה הפעלתית יינתנו הנחיות על ידי ראש אגף מבצעים.</p>	מתקבלת	<p>המלצה 8- להגדיר בצורה מפורשת וברורה את היקפי הסמכות והאחריות של רת"א ליתן אישור לתיקון כלי טיס לאחר תאונה או תקרית וכן לאשר החזרתו של כלי הטיס לשירות (כשירות טיסה) לאחר ביצוע התיקון.</p>		
---	--	------	---	--------	--	--	--