



## לכבוד: רשימת תפוצה

הנדון: התייחסות רת"א לדוח 14-19+18 שתי חליפות קרובות באזורי טיסה שונים

### 1. רקע

א. במהלך טיסה אירעו 2 אירועים. הראשון- חליפה קרובה של אזמ ומטוס ססנה 172 באזור פורדיס. השני – בחציית CTR ראש פינה, חדרו האזמים לפני מטוס דו מנועי שהיה מספר 1 לנחיתה בשדה.

### 2. התייחסות מנהל רת"א להמלצות:

א. המלצה 4.1 - "להבהיר בתקנות ובפמ"ת את הדרישות והמגבלות החלות בטיסות מבנה, לסוגיהן (סוג המטוס, מהות הטיסה, סוג המבנה וכו'...). להתייחס לסוגיית קשר העין בין הטייסים במבנה, נהלי הקשר החלים, ניהול הקשר וכל פרמטר אחר שיימצא לנכון."

### **ההמלצה אינה מתקבלת.**

#### נימוקי ההחלטה:

התפיסה הבטיחותית של רת"א לפיה אין להגביל יתר על המידה בפעילויות התעופה הכללית באה לידי ביטוי בהתייחסותה להמלצה זו.

תקנה 67 (ב) לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) מכסה את הדרישה שבהמלצה. מעבר לכך, במקרה של מפעיל מסחרי, הרי שטיסות המבנה (כולל תוכנית ההדרכה) מעוגנות בסע"ם של המפעיל ולכן אין צורך גם עבורם להרחיב את התקנות.

ב. המלצה 4.2 - "לבחון שימוש במונחים דו-משמעים בפרזיולוגיה המשמשת לניהול התעבורה האווירית, בשדה התעופה ראש פינה ובשדות אחרים, ולתקן מונחים אלו במידה ונמצאו."

### **ההמלצה מתקבלת.**

#### נימוקי ההחלטה:

רת"א בחנה את הפרזיולוגיה שבשימוש מגדל ראש פינה וכן ביחידות האחרות והנחתה לשימוש במונחים חד ערכיים. נבדקת כעת שיטת הפצת מסמך הפרזיולוגיה המעודכן שנועד לשפר את אחידות המינוחים.



ג. המלצה 4.3 – "לאסור הכנסת מבנה מטוסים שאינו מבנה מכונס, בהגדרה, לתחומי ה-CTR של שדה, כאשר מתנהל קשר רדיו עם מטוס אחד מביניהם."

#### **ההמלצה אינה מתקבלת.**

##### נימוקי ההחלטה:

באחריות יחידת הבקרה לאשר על פי שיקולי התעבורה הנדרשים לקבוע כיצד תתנהל הטיסה וכן קשר הרדיו בתחומי ה-CTR.

ד. המלצה 4.4 - "להנחות את הפקחים, בכל המגדלים ויחידות הבקרה למיניהן, להקפיד על הטייסים ולוודא ביצוע קיום נהלי Read back מלאים ונכונים.

הערה: חיוני וחשוב, כי הפקחים יפנימו את תרומתם לשיפור הנדב"ר ו- "חינוך" הטייסים, במיוחד אלו שאינם טייסים מסחריים ומקצועיים."

#### **ההמלצה אינה מתקבלת.**

##### נימוקי ההחלטה:

במסגרת העבודה השוטפת נדרשים כל עובדי הטיס לביצוע נדב"ר מקצועי ו-read back כנהוג. חשוב לציין שכל עובד טיס אחראי על תחום אחריותו ועליו הוא נמדד.

אין זה מתפקידו או אחריותו של הפקח להדריך "ולחנך" את הטייסים, בכלל ובזמן טיסה בפרט, לנדב"ר נכון.

ככל שההמלצה מתארת מצב בו בזמן ההפעלה מתקיים קשר, תרתי משמע, בין פקח לטייס ולהיפך, הרי שבמקרים כאלו מתרחשים ועולים נושאים שונים שאינם דורשים התערבות הרגולטור או רשויות אחרות.

בברכה,

**רון**  
ממונה תחום בטיחות טיסה  
רשות התעופה האזרחית

**בנטון**