



תחום בטיחות טיסה

לכבוד: רשימת תפוצה

הנדון: התייחסות רת"א לדוח 14-57 חליפה קרובה בין מטוס לממ"ג

1. רקע:

- א. בעת טיסה בגובה נמוך באזורי הרצליה הבחין טייס C-152 בממ"ג מולו בהפרש גובה של 100 רגל.
- ב. הטייס טיפס תוך פנייה ימינה ודיווח למגדל על המצאות הממ"ג באזור.
- ג. רת"א מבקשת להסב את תשומת הלב לעובדה ששני כלי הטיס טסו על פי כללי טיסת ראייה (VFR) והאחריות המלאה להפרדה בין כלי הטיס היא של הטייסים.
- ד. בעת בחינת התשתית, הסיכונים הקיימים נלקחו בחשבון ולכן לאחר אישור התשתית החופפת, פורסמו התשתיות בפמ"ת עם כל האזהרות והסייגים בנושא.
- ה. ראיית הבטיחות חייבת להיות מערכתית ולא מתוך פריזמה צרה של אירוע זה או אחר.

2. התייחסות לניתוח:

- א. ככלל, בטיסת ראייה האחריות להפרדה בין המטוסים הינה של הטייסים ללא צורך בהתערבות פיקוח הטיסה או גורם אחר.
- ב. הניתוח בוחן ומגדיר את האירוע כבעיית תשתית, אך בפועל, הבעיה הינה התייחסות לא נכונה לאופי טיסת ה-VFR (CVFR). מדובר בעניין בסיסי של יסודות הטיסה ולכן הוא עניין חינוכי לטייסים אותו יש לרענן באמצעות בתי ספר לטיס, אגודת התעופה הכללית ואמצעים נוספים.
- ב. במידה ומבוצעת טיסת הדרכה, באחריות בית הספר לטיסה ומדריך הטיסה ללמד את החניך את כללי טיסת הראייה וכיצד לנהוג. (בדיוק כפי שחניכים ללימודי טיס טסים באזורים לא מבוקרים – לדוגמה מגידו או תימן).

3. התייחסות מנהל רת"א למסקנות:

- א. מסקנה 3.2 – "שילוב המאפיינים שצוינו אודות אזורי האימון של הרצליה ואזור בועת השרון דרום, מלמד על פוטנציאל ממשי להתרחשות אירוע תאונתי בין כלי הטיס השונים, שלכאורה באזורי אימון וערוצי קשר שונים."

המסקנה אינה מקובלת.



התייחסות רת"א:

כללי טיסת ראייה מגדירים באופן מדויק את אופי הטיסה, השיטה, יתרונותיה וחסרונותיה. רת"א רואה בחופש הטיסה והאפשרות לפעול, היכן שניתן, עם בקרה מינימלית, ערך חשוב בתעופה.

4. התייחסות מנהל רת"א להמלצות:

א. המלצה - 4.1 "לבחון מחדש, בניהול סיכונים מושכל, את האסדרה הקיימת ביחס לכללי הטיסה באזורי האימון זה של ש"ת הרצליה ובבועת השרון לאור היסטוריית האירועים שהצטברה עד כה מאז שזו התאפשרה בפמ"ת ולשקול אם יש מקום לשנותה."

ההמלצה אינה מתקבלת.

נימוקי ההחלטה:

לרת"א אין תיעוד של היסטוריית אירועים בנושא. גם בבדיקות חוזרות לא נמצא תימוכין לאמירה זאת. נדגיש שהיקף הפעילות בהרצליה הוא כמה עשרות אלפי תנועות בשנה. כללי הטיסה ואופי הטיסה באזורים הוגדר באופן שאינו משתמע לשני פנים – See and Avoid. הוזהר, האחריות לקיום הפרדה הינה על הטייסים בלבד, בדיוק כפי שנהוג בעולם התעופה בכל העולם.

ב. המלצה 4.2 - "היה ויוחלט שלא לשנות את התפישה הקיימת, לבחון ולדון בדרכים להגברת הבטיחות באזורי אימון אלו מתוך מטרה לצמצם את שיעור האירועים בבחינת Equivalent level of safety"

ההמלצה אינה מתקבלת.

נימוקי ההחלטה:

הגברת הבטיחות מעבר לתנאים שקבעה רת"א אפשרית ולעיתים אף רצויה אלא שהיא באחריות המפעילים והטייסים בלבד. במידה שנדרשת מבחינתם הפרדה גדולה יותר (מסיבות ובמצבים שונים) הם צריכים להגדיר זאת באופן עצמאי וכך להיות בהפרדה מלאה מהבועה.

בברכה,

רון
בנטון
ממונה תחום בטיחות טיסה