



בטיחות טיסה

לכבוד: _____

הנדון: התייחסות רת"א לדוח 61-14 : תאונת המראה של אז"מ במנחת דלתון

1. רקע:

א. בתאריך 3.5.14, במהלך ניווט מרחב, ולאחר נחיתה במנחת דלתון, הזדקר אז"מ מסוג טקסן מיד לאחר הניתוק מהמסלול והתרסק.

ב. נחיתה האז"מ שהתרסק ואז"מ נוסף במנחת לא הייתה מתוכננת והתבצעה בעת שבמנחת התקיימה פעילות קרקעית, "אירוע מוטורי", שכלל פעילות של אנשים וכלי רכב. הפעילות הקרקעית במנחת נצפתה על-ידי שני הטייסים לפני הנחיתה ובכל זאת החליטו לנחות על מסלול המנחת ולהמריא ממנו.

ג. במהלך ניסיונות ההמראה של המטוסים סוכנו אנשים ששהו בשולי המנחת וקצהו, ריצת ההמראה הראשונה אף בוטלה עקב כך.

ד. בהתרסקות הטייס נפצע קל, הנוסע יצא ללא פגע והמטוס נמחה.

ה. רישיונם של הטייסים מפקדים של שני המטוסים הותלה, כל אחד לפרק זמן שונה.

2. התייחסות לדוח החקירה ולאירוע:

א. הדוח מחטיא את מטרת החקירה הבטיחותית שהיא צמצום הישנות אירוע בטיחותי דומה ושיפור הבטיחות. הכשרת פעולות הטייסים (ראה סיכומי ביניים בעמודים 41-42) ונורמות מקובלות כביכול גורמות נזק ממשי לבטיחות.

ב. החוקר הראשי, מטעמיו הוא, בוחר לשייך לאוכלוסיית טייסים שלמה (מגזר האז"מ) נורמות לקיוות המקובלות כביכול. הדבר אינו מתיישב עם התגובה האחראית והבטיחותית של אגודת האז"מ ואוכלוסיית טייסי אז"מ גדולה (מנחת רשל"צ הוא בסיס הפעלה הגדול במגזר זה) באירוע ברשל"צ באמצע שנת 2013 (בדוח בעמ' 16 מוזכר כאירוע השביעי).

ג. לא תוכננה נחיתה בדלתון והנחיתה שבוצעה לבסוף לא הייתה במסגרת מטס או פעילות אווירית המתואמת עם הפעילות הקרקעית.

לכן כל ניתוח המנחתים, המטסים וכד', שמהווה חלק ניכר מדוח החקירה ומהמסקנות וההמלצות, מנותח באופן שגוי וללא בסיס וללא קשר כלשהו לאירוע הנחקר.



ד. הפעלת כלי הטיס במנחת, בתנאים שהיו, לא עמדה בכללי הבטיחות והזהירות החלים על מפקד מטוס והמסר הנכון הוא שבתנאים שאותם פגשו בדלתון, קרי מנחת לא פנוי- כלל לא היו צריכים לנחות שם!

ה. מחד נטען בדוח שאין בפעילות האווירית בקרבת זו הקרקעית סיכון בטיחותי ומדובר בתופעה נורמטיבית ומאידך תובע צוות החקירה את הסדרת המצב. **יש קושי רב ליישב בין השניים.**

ו. בדוח מוצגים 7 אירועי בטיחות, משנת 1954 ועד שנת 2013, בנושא כביכול של פעילות אווירית בנוכחות קהל. בכל המקרים שולי בטיחות סבירים וישימים בשטח, גם אם היו מוגדרים, לא היו מונעים את תוצאות האירועים (פירוט בהמשך).

ז. **שוב צוות החקירה לא טורח לפנות לרת"א ולברר לאשורו, לפחות את העובדות, והתוצאה המקצועית והציבורית היא בלתי נסבלת** (ראה למשל סעיף 3 ו' בהתייחסות זו).

3. התייחסות רת"א לעובדות:

א. סעיף 1.1 (עמ' 3): מצוין שהטייסים היו בעלי היתר "מנחת מיוחד". התייחסות רת"א:

שמירת הכשירות של טייס בעל היתר "מנחת מיוחד" נדרשת בטופס מבחן הרמה לטייס אז"מ, בסעיף 11 שם, והיא לתכנן ולבצע נחיתה במבחן רמה ב"מנחת מיוחד" לבעלי היתר. אין בדוח אזכור אם אכן שני הטייסים עמדו בדרישה.

ב. עמ' 4 – הטיסה והנחיתה בדלתון: התייחסות רת"א:

לא תוכננה מראש נחיתה במנחת והנחיתה שבוצעה בדלתון לא הייתה במסגרת מטס ולכן כל ניתוח המנחתים, מטסים וכד' מנותח ללא בסיס וללא קשר כלשהו לאירוע הנחקר.

ג. ס' 1.5 – מנחת דלתון: התייחסות רת"א:

התיאור מלא בנתונים, שגם אם נכונים אינם מצביעים על עמידה או אי עמידה בדרישות או תקינה: תקנות המנחתים, תנאים ברישיון הפעלה, תוקף רישיון הפעלה ועוד.

אין אזכור לעובדה שכחודש וחצי לפני התאונה המנחת רושיין כמנחת זעיר להפעלה רק על- ידי **אגודת התעופה הספורטיבית**, הדבר כשלעצמו מעיד על חוסר המקצוענות ואי הסבירות של השימוש במנחת על- ידי הטייסים המעורבים. בעת הרישוי עמד המנחת בדרישות התקנות מבחינת נתוני הפיסיים. גם קוביות הבטון המוזכרות, הגפנים ושאר המכשולים המוזכרים לא היוו חריגה מדרישות התקנות. גללי הסוסים וגם הסוסים לא היו במנחת בעת הרישוי. שמירת כשירותו של המנחת לשימוש



באופן מתמשך היא באחריות מפעיל המנחת.

ד. ס' 1.8 – כל כולו 5 עמודים עוסק בנוכחות אנשים וקהל בסמוך לפעילות אווירית. התייחסות רת"א:
האירוע הנחקר כלל לא קשור במופעים או מטסים. בחקירה 13-182 (למיטב ידיעתה של רת"א החקירה הופסקה שכן לא יצא דוח סופי) ההמלצה עסקה ב" **מגבלות לנוכחות קהל באירועים אוויריים**" ולא באירוע מהסוג הנחקר, קרי נחיתה אקראית לאירוע שבכלל אינו אווירי, בנוכחות כלי רכב ואנשים שאינם קהל בהקשרי פעילות אווירית. .
לכן ההמלצה המוזכרת אינה רלוונטית לאירוע הנחקר וכך או כך לא הייתה משפיעה עליו.
בכל מקרה את המטס ההוא רת"א אישרה תוך הצבת מספר תנאים ומגבלות שנבעו מניהול סיכונים שלה לאירוע.

ה. סעיף 1.8, עמ' 15-17- דוגמאות של אירועים הדומים כביכול לאירוע הנחקר. התייחסות רת"א:
מאפייני האירועים אינם קשורים לאירוע הנחקר- פירוט:
אירוע 1: רשלנות טייס באוויר.
אירוע 2: תצוגה אירובטית.
אירוע 3: בין שני מטוסים.
אירוע 4: טיסן ושיבוש תקשורת.
אירוע 5: טעות הטסה בעקבותיה כשל טכני בגלגל.
אירוע 6: כשהקהל פורץ למסלול אין שולי בטיחות שימנעו זאת.
לתקרית של הצסנה שאירעה בהליכה סביב אין קשר מובהק לשולי הבטיחות.
לא ברור למי מפנה החוקר ביקורת על כך שהאירוע לא נחקר.
אירוע 7: טייס שנחת מראש אחרי מחצית אורך המסלול ומפר בעצמו ומראש בשולי הבטיחות.
בכל מקרה במנחת רשל"צ לא מדובר באירוע/מטס אלא בהפעלה רגילה של "מנחת זעיר".
במנחת מסוג זה התשתית קבועה ומרבית האנשים שמסתובבים בו הם אנשי תעופה ולא קהל אקראי ובלתי מיומן בהתנהלות בתשתית תעופתית.
במנחת ראשל"צ נוכחות האנשים הייתה מחוץ לתחומי המסלול. בנוסף, בשל הסיכון הבטיחותי שהתגלה במנחת ראשל"צ כפי שמתואר בדוח, נקטה רת"א לא מכבר מספר פעולות בתיאום עם מפעיל המנחת וגם צורת ההפעלה המתוארת נעלמה ממנחת ראשל"צ לפני יותר משנה. אם צוות החקירה ניסה להקיש מהסיכונים במנחת ראשל"צ לפעילות באירוע התאונה הנחקר, הרי שהפעולות שנקטו במנחת ראשל"צ לפני כשנה (במהלכה נסגר המנחת בהנחיית מנהל רת"א למניעת סיכון מיידי), היו אמורות ליצור תובנה הפוכה מהמתואר בדוח.

בשורה התחתונה כל שבעת האירועים המתוארים ושני האירועים הנוספים משנת 2014, אינם רלוונטיים למקרה הנחקר ויש בהם כדי הטעיית הקורא.



ו. עמוד 17- תיק חקירה 1-14, טיסנים.

התייחסות רת"א:

כל האמור אינו נכון.

הסע"מ של הקלוב אושר.

הקלוב קיבל אישור מרת"א לתחרות הערבה הפתוחה.

רת"א פיקחה על התחרות והמופע.

יש קושי רב להתמודד עם חקירה שכבר בשלב העובדתי אינה מהימנה.

ז. סעיף 1.9 – החקירה (עמ' 18-פסקה לפני אחרונה והאחרונה), מעביר בקורת על פעולות רת"א לטובת

הבטיחות במסגרת חובותיה וסמכויותיה.

התייחסות רת"א:

רת"א מפעילה את סמכויותיה עפ"י חובותיה בדין ושיקול דעתה. מח"ר כרשות עצמאית וסבירה נדרש

לעמוד בלחצים שונים בנוגע לחקירה.

לסיכום המידע העובדתי בדוח בנושא פעילות אווירית באירועים/מטסים מוביל להבנה שאין

לאירוע הנחקר כל קשר לנושא התצוגות האוויריות או מטסים בנוכחות קהל.

4. התייחסות רת"א לניתוח:

א. סעיף 2.8 – פסקה לפני אחרונה הטוענת לפרצה בקריטריונים לנחיתה בשטח או בנוכחות אנשים

ורכבים.

התייחסות רת"א:

ניכרת התהום הפעורה בין תפיסת הבטיחות של רת"א למשנתו של החוקר הראשי.

מהותו של "שטח הפעלה" שהוא שיטת פעולה ואזור ייחודיים שלא ניתן לקבוע לגביהם קריטריונים למעט

הגדרות כלליות בעזרתן יממש בעל ההיתר את אחריותו הבלעדית לבטיחות.

"שטח הפעלה" מוגדר בתיקון התקנות החדש כ"אתר שאינו שדה תעופה או מנחת" – משמע, מקום

לא מרושין, בין שהוא פועל באופן ארעי ובין שהוא פועל באופן קבע (תקנה 79 (ב) (4) (4)).

כך או כך המענה כבר קיים בתקנות – ראה התייחסות רת"א בהמשך להמלצה 4.1.

ב. סעיף 2.8 – הפסקה האחרונה בוחנת את פעולות הטייסים בצד הפורמלי ולא הבטיחותי.

התייחסות רת"א:

הטעות בפעולות הטייסים היא בשיקול הדעת המוטעה הן לנחות במנחת בתנאים שהיו והן להמריא

משם בתנאים ובאופן בו המריאו.

בין השאר לפי הדו"ח רק 250 מ' מסלול שפנוי לכאורה לנחיתה וקהל שנמצא, בניגוד לאירוע או מטס,

במצב לא נשלט וללא כל תיחום או פיקוח.



ג. עמ' 19 - נכתב שהחוקר לא שותף בתהליך ולא זומן לדיון עם הציבור.

התייחסות רת"א:

היזמה להזמנת החוקר הראשי לא הייתה של רת"א אלא של הוועדה. רת"א לא מופקדת על סדר יומה ועל השאלה את מי היא מזמינה לדיוניה. **כל הנוסחים שהופצו לציבור, כולל ההזמנה למפגש הערות בנושא, נשלחו לחוקר הראשי (בין היתר בתאריכים: 27/02/2013; 09/04/2013; 11/07/2013; 21/07/2013; 05/03/2014).** לא מוכרות הערות של החוקר הראשי שהתקבלו בכתב ברת"א, גם לא מוכרות הערות בע"פ מהתקופה שקדמה לדיון בוועדה (ואף לקראת הדיון בוועדה הוא לא בא עם רת"א בדברים, למרות שהתיקון והנוסח שלו היו בפניו (החוקר אף מזכיר זאת באחד הדוחות הקודמים). בנוסף ראש אגף תשתיות ומפקח תשתיות קרקעיות ברת"א נפגשו עם החוקר פגישה מיוחדת לעניין זה. **שוב יש קושי רב להתמודד עם חקירה שכבר בשלב העובדתי אינה מהימנה.**

ד. סעיף 2.9 - עמ' 39 – מנותחים סמכויות הבקר (צבאי) והחריגה מקו רחב 33 צפונה.
התייחסות רת"א:

1. סמכויות הבקר לשנות מרשה:

ככלל לא ניתן שירות אזרחי לשינוי תכנית טיסה באוויר. בפועל, **ניתן שירות צבאי** כזה. הנושא נבדק בפיקוח שרת"א ביצעה ביח' בקרה זו (הצפונית) בפברואר 2014, וחיל האוויר מבצע פעולות טכניות ונהליות לשיפור הנושא. המנגנון הבסיסי העוסק בכך מתואר בספרות ICAO (DOC 4444, AN11). יחד עם זאת, יצוין כי בישראל יש מצב ייחודי שבו יש לטיסת VFR תכנית טיסה מלאה בעוד שספרות ICAO מתרכזת בעולם ה-IFR והתעופה המסחרית. בהתבסס על ספרות ICAO, רת"א תבדוק, בשיתוף עם חיל האוויר, פרסום כללים מנחים לפעולה זו.

2. סוגיית החריגה מקו רחב 33:

אכן התנאים המצוטטים בדוח נלקחו מהפמ"ת. אם היה לכלי הטיס קשר רדיו דו כיווני עם הבקר, טרנספונדר פועל ואישור הבקר הרי שלא חרגו מתנאי זה של הפמ"ת. אבל עצם שינוי תכנית הטיסה, הבקשה והאישור נעשו שלא עפ"י התנאים המוכתבים בפמ"ת.

ה. עמ' 41 – הנחיתה בדלתון- סיכום הביניים בו נקבע שהחלטת הטייסים לנחות במנחת לא חרגה באופן בוטה מהנורמות.

התייחסות רת"א:

רת"א אינה מקבלת קביעה זו.

רת"א אינה מתייחסת לנורמות המקובלות באז"מ אלא לנורמות הרצויות והמקובלות על הרגולטור



לפי הדין וכנציגו של המחוקק והציבור.

ו. עמ' 42 – ההמראה ממנחת דלתון:

התייחסות רת"א:

מרחק ההמראה ואורך המסלול הזמין המוזכרים אינם לוקחים בחשבון מרחקי עצירה אבל בעיקר מתעלמים מהפסקת ההמראה הראשונה עקב חדירת אדם למסלול. **האם לאחר אירוע זה בוצעו על-ידי הטייסים הפעולות הסבירות להבטחת המראה בטוחה ונשקלו השיקולים לגבי הדרך הבטוחה להמריא – כפי הנראה לא.**

ז. עמ' 42 – סיכום : תולה בסרט הוידאו חלק מיחוס החומרה לאירוע ומטיל על רת"א אחריות מוגברת לסיכון שבפעילות אווירית בנוכחות קהל.

התייחסות רת"א:

ראשית, לשון הסיכום מעלה את השאלה מדוע כלל החוקר הראשי בחקירה את נושא הפעילות האווירית במנחת לצד זו הקרקעית אם מדובר באירוע שכלל לא נחשב כסיכון בטיחותי, להיפך הוא מוצג בדוח כנופל בגדר; "תופעות אלה נחשבות עד כדי נורמטיביות...". כמו-כן לא ברורות הטענות ותכלית ההמלצות לרת"א ואחרים אם מדובר בפעילות נורמטיבית בעיני גוף החקירה. **שנית**, לא רק שרת"א אינה מקבלת את האחריות המוגברת לכאורה אלא שנהפוך הוא, האחריות המוגברת היא על המפעיל/עובד הטיס מקום שאין יכולת ותכלית לקביעת מגבלות ברורות. כאן עליו לנהוג במשנה זהירות ולבצע תהליכי בטיחות, כמו ניהול סיכונים למשל, לבדו. ראה גם התייחסות למסקנה 3.8.

ח. עמ' 42 – סיכום (3 פסקאות אחרונות):

התייחסות רת"א:

רת"א לא התעלמה מהמלצות קודמות של משרד החוקר הראשי אלא דחתה אותן, הבדל מהותי. דחיית ההמלצות נעשתה באופן המנומק שמורה עליו הדין. המסקנה כאילו מוטלת על רת"א אחריות מוגברת, בוודאי במקרה הנחקר, לא רק שאינה נכונה היא הפוכה למצב בו האחריות המוגברת היא על הטייס הן כחובת זהירות כללית והן מתוקף אחריותו לפי דיני הטיס או ההיתר למנחת מיוחד. ממילא מטרת החקירה הבטיחותית אינה לקבוע או לייחס אחריות, מה גם שקביעה משפטית כאמור בכלל אינה בתחום סמכות צוות החקירה. בנוגע לאחריות רת"א לתרבות הנהגת ונורמות שהושרשו ניתן מענה בדין, ואדם צריך בראש ובראשונה לציית לדין או לפעול לקיומו, אין הוא יכול לפטור עצמו מהדין (בוודאי לא בנושאי בטיחות) רק מכוח זה שאין פיקוח שיטתי על מעשיו או שהוא יודע שמעטים הסיכויים שייתפסו. מבחינת רת"א יש דין ואת הדין יש לכבד ולקיים. יכולת הפיקוח והאכיפה של רת"א אינה פוטרת אדם מהחובה לציית להוראות הדין, ולהמציא "נורמה" כטעם לעבריינות על הדין. לא אחת הסבירה רת"א בהינתן תפיסתה ומשאביה מה אופי ותדירות הפיקוח בתחומי התעופה השונים לרבות אז"מ. מכשיר נוסף לקביעת הנורמה הרצויה הם אירועים מהסוג הנחקר ואין זה ראוי שרשות במדינת



ישראל תעודד או תקבל נורמה אחרת. חבל שהחוקר מעודד התנהגות כזו בהופכו כל הפרה סיטונאית של הדין ל"נורמה" או "תרבות" – תרבות עבריינית לאו תרבות היא.

5. התייחסות רת"א למסקנות:

מסקנות 3.1-3.4: קובעות שהתאונה בסיווג אישית צ"א של הטייס שהתרסק, שניתן היה להמריא המראה רגילה או קצרה לפי הוראות היצרן מצביעות על תכנון, טכניקה וביצוע לקוי של הטייס. התייחסות רת"א:
די במסקנות אלה ובהפעלה החריגה במנחת שלא עפ"י חובות הטייס מפקד לבטיחות כלי הטיס ושולם הציבור, בכדי למקד את התובנות הדרושות לקידום הבטיחות.

מסקנה 3.6 – "אופי ההתנהלות השוטפת, של טייסי התעופה הספורטיבית מול גורמי הבקרה המרחבית של חיל האוויר מלמד, כי בקשה בזמן אמת, מהבקר הצבאי, לחרוג מתכולת המרשה, היא תופעה שכיחה ומקובלת שגם נענית פעמים רבות בחיוב וניתן להתייחס אליה כנורמה נהגת."

התייחסות רת"א:
המסקנה מובאת ללא סימוכין, ללא תימוכין וללא נתון כמותי או אחר. האם ה"נורמה" מושרשת בקרב היחידות הצבאיות? האזרחיות? כולן? אם אכן זה המצב, בהחלט ראוי לרענן את המותר והאסור.

מסקנה 3.7 – "הטיסה למנחת דלתון והנחיתה בו, לא היו בתכולת מרשה הטיסה שקבלו הטייסים ממודיעין טיס, ואישור שניתן מיחידת הנת"א ספק אם מחליף את הדרישה לעמוד בתכולת המרשה שהתקבל. יחד עם זאת, הטיסה צפונית לקו רוחב 3300, לא חרגה ממגבלות הפמ"ת, בהתייחס לקיום קשר אלחוט עם הבקר והימצאות מכשיר טרנספונדר תקין בשני המטוסים."

התייחסות רת"א:
אין שום ספק. הטיסה לדלתון חרגה מתוכנית הטיסה.
העיסוק בתת הסוגיה של טיסה צפונית לקו 3300 היא עיסוק בטפל.
אגב, הדוח לא נדרש לשאלה מדוע בכלל בוצעה הסטייה המשמעותית כל כך בין תכנית הטיסה לביצוע בפועל, מתי הוחלט עליה, האם ניתן היה להגיש תכנית כנדרש וכד'.



מסקנה 3.8 – "הסרטים שצולמו במהלך הנחיתות וההמראות של שני המטוסים יצרו רושם ראשוני, במידה מסוימת מטעה, של תפעול המטוסים, בידיעה, בקרבת אנשים וכלי רכב, תוך סיכון גבוה וחריג של האנשים והמכונות שהיו על המסלול ובצדיו."

התייחסות רת"א:

הסרטים לא יצרו רושם מוטעה אלא אפשרו במקרה זה לראות את המציאות ואת גודל חוסר האחריות. אלה התוצאות בפועל שניתן מהן להבין שהמעורבים לא נקטו פעולות מנע מספקות וסבירות ובכך סיכנו את הציבור. **תוצאות ההמראה בנוכחות האנשים על מסלול לא פנוי מדברות בעד עצמן.**

מסקנה 3.10 – "על פי המטסים הרבים שבוצעו בעבר ע"י האגודה לתעופה ספורטיבית, כמו גם על פי ההתנהלות השוטפת במנחתי האז"ם השונים, נחיתה או המראה בסמיכות, כזו או אחרת, לבני אדם או מכונות, היא תופעה שכיחה וניתן לראות בה נורמה שהייתה ידועה לחברי האגודה כמו גם לרשויות. הערה: בעולם הרחב, המצב שתואר לעיל אינו חריג ובמקומות רבים, הוא נורמה מקובלת. פעולת רת"א לאשר לאגודה לקיים את המטס, לאחר שבדקה את המנחת בדוח פיקוח מיוחד ואישרה את התאמתו לקיום המטס, היא פעולה נכונה וברוכה."

התייחסות רת"א:

המסקנה שגויה מיסודה שכן מתייחסת לאירועים מתוכננים מראש במטס/אירוע בהם קיימים אמצעי בטיחות קרקעיים ושליטה קרקעית ואווירית בזמן אמת ומסנני בטיחות נוספים. לא ברור מדוע נדרש החוקר לתת ציונים לפעולות שאינן במסגרת החקירה בדוח החקירה.

מסקנה 3.11 – "עפ"י הנורמות בשטח, כולל עפ"י המשתמע בפמ"ת, כמו אישור רת"א לנחות על מסלול 18 במנחת ראשל"צ, במרחק 100 מטר אחרי אנשים ומטוסים, או לנחות על מסלול 36 מול אנשים ומטוסים, הנחיתה במנחת דלתון וההמראה ממנו, של שני המטוסים, היו עפ"י אותן הנורמות, לטוב ולרע."

התייחסות רת"א:

מסקנה זו מפתיעה ואינה מתיישבת, באופן בוטה עם תכתובות החוקר בחקירה 13-182 (מטס במנחת קריית שמונה) ובהמלצת הבטיחות שנתן אז. ברור שמנחת ראשל"צ לא שייך כלל לעניין. הפעילות במנחת ראשל"צ הופסקה ביוזמת רת"א לפני כשנה והמצב שאפשר נחיתה מעל אנשים בוטל! בכל מקרה, גם לפני תיקון המצב בראשל"צ האנשים שם היו מחוץ למסלול. אין דומה פעילות במנחת מרושיין וקבוע ושמתיקיימת בו רק פעילות אווירית לפעילות במנחת שאינו מרושיין ושהיא אקראית ובקרבת ציבור שאינו מורגל בפעילות אווירית ובאמצעי הזהירות וכללי ההתנהגות בסמוך לה. נזכיר את שכתבנו לא אחת, לא מוכרת תקינה בינ"ל מיוחדת לפעילות אז"מ.



מסקנה 3.12 – "בהעדר קריטריונים מפורשים למרחק מינימום מקהל וכלי רכב, במנחתים ובשטחי הפעלה, בעת ביצוע פעילות אווירית, מתוכננת או אקראית, ההכרעה אם טייס שפט נכון היא בדיעבד ועלולה להימצא כלא עקבית ו/או לא אחידה.
הערה: בתיקון תקנות הטיס (מנחתים), שנעשה לאחרונה, לא אומצה הגישה שהמליץ החוקר הראשי, בין השאר כיוון שלא שותף בזמן בתהליך. יחד עם זאת, לשיטתו, זו טעות שעדיין ניתן לתקן, גם אם לא במסגרת תיקון התקנות הנוכחי."

התייחסות רת"א:

ראשית, לא תוקנו תקנות המנחתים. התקנות ששוננו הן תקנות הטיס (הפעלה וכללי טיסה).
הנושא נדון ארוכות בידי גורמי המקצוע ברת"א והוסבר בוועדת הכלכלה מדוע הוחלט שלא לבחור בקריטריונים "חד-משמעיים". **החוקר הראשי שטח את טענותיו, לראשונה, בפני ועדת הכלכלה, ואלה נדחו בידי הוועדה שאימצה את עמדתה של רת"א. הניסיון עכשיו "לבוא חשבון" עם רת"א ועם ועדת הכלכלה על שדחו את עמדתו הוא שימוש לרעה בסמכויות ובכלים שנתן חוק הטיס לחוקר הראשי.**
החוקר הראשי כותב על כל הנוסחים של התקנות וידע על התיקון הנרקם ועל נוסחו, ואף הזכיר אותו בדוח קודם (ראו למשל דוח תאונה 13-137). **החוקר הראשי הוא שבחר שלא ליטול חלק בדיון הציבורי ושלא להעביר הערות, ככל גורם אחר. לגופו של עניין יש סיבות להסדר שנקבע, אלה פורטו בהרחבה בפני ועדת הכלכלה שאישרה את התקנות, ובין היתר הקושי לאכוף קריטריונים "חד-משמעיים" במציאות שבה אין מפקח תחת כל עץ רענן והרצון לתת ביטוי ממשי לאחריותו של הטייס-המפקד, רצון שהוא עקרון על בתיקון התקנות בנושא.**

לעניין ה"הערה" שמוסיף החוקר הראשי בסופה של מסקנה זו – **"הערה" זו טוב היה לה שלא תיכתב מאשר תיכתב: במצב דברים בו החוקר הראשי מוען על כל נוסחי התקנות שהופצו לציבור (ובכלל זה בתאריכים: 27/02/2013; 09/04/2013; 11/07/2013; 21/07/2013; 05/03/2014), והוזמן לכל הדיונים שנערכו ברת"א, ובחר, מטעמיו הוא, שלא להתייחס אליהם בכל צורה שהיא בעת הייעודה, אין זה נהיר כיצד מעז הוא לטעון כי "... לא שותף בזמן בתהליך". הצהרה זו מטעמו, במסגרת ה"הערה", לא זו בלבד שאינה עולה בקנה אחד עם המציאות, אלא שהיא יכולה לנבוע מאחת מהשתיים: ניסיון להוליך שולל את ציבור הקוראים או ליקוי משמעותי ושורשי בתפיסת המציאות. בעת הזו רת"א אינה יכולה, לקבוע בוודאות ממה נובעת ה"הערה", ולכן משאירה את הדבר לשיקול דעתו הטוב של הקורא.**

מסקנה 3.13 – "החוקר הראשי המליץ בדוחות רבים להקים רשות מוסמכת לתעופה הספורטיבית, בין במשרד התחבורה ובין מחוצה לו, על מנת שתהיה סמכות מקצועית ומנהלית שעיקר ייעודה להסדיר תחום תעופה זה שהסדרתו לקויה. למרות שמשדר התחבורה פעל בשנים האחרונות להעברת האחריות לכך למשרד התרבות והספורט, לא הייתה למהלך זה הצלחה והנושא נותר, עדיין, תחת אחריות משרד התחבורה."

התייחסות רת"א:

מתארת מצב שגוי מיסודו. הקמת "רשות תעופה ספורטיבית" בכל מקרה לא נועדה לאז"מ (כלי טיס מרושיין) אלא לכלי הרחיפה.



6. התייחסות מנהל רת"א להמלצות:

א. המלצה 4.1 – " לפרסם קריטריונים לדרישות ומגבלות להימצאות קהל וכלי רכב במנחתים ובשטחי הפעלה, באירועים אוויריים לסוגיהם, בפמ"ת או בכל מדיה שתמצא לנכון, בדומה למה שקיים במדינות אחרות."

ההמלצה אינה מתקבלת.

נימוקי ההחלטה:

אין לנושא תקינה בינ"ל מיוחדת. יש בדין הישראלי תקנות ברורות לגבי אי המצאות מכשולים בתשתיות המנחתים. בתקנות מוסבר מה הם מכשולים לרבות פירוט המציין בפירוש אנשים כמכשול המסכן טיסה. בנוסף, ההמלצה נובעת ממסקנה שגויה ומניתוח שגוי הקושר בין התאונה לבין מטסים ולכן דינה להידחות.

ב. המלצה 4.2 – " לשקול ולהסדיר בהתאם את הרחבת סמכויות הבקר, לאשר בזמן אמתי חריגות תעבורתיות בלבד, מתכולת תוכנית הטיסה שאושרה, למשל תחת נוהל " שינוי תכנית טיסה באוויר", על פי שיקול דעתו המקצועי ועפ"י תנאים שייקבעו, דבר שימנע חריגה מתמשכת מהתקנות ע"י טייסים ובקרים, כפי שקורה בפועל."

ההמלצה מתקבלת בשינוי נוסח הבא:

"יש לבחון את פעולות הבקר באירוע ואת התאמתן לסמכויות. בהתאם לבחינה יש לגבש החלטה על הסדרת הנושא."

בברכה,

אלון
שלו
מנהל תחום בטיחות טיסה

