



תחום בטיחות טיסה

אל: _____

הנדון: התייחסות רת"א לדו"ח 14-23+21 - שני אירועים בגישות לנתב"ג

1. רקע

- א. בחודש פברואר 2014 אירעו בנתב"ג שני אירועים של חריגה מגובה וביצוע גישה שונה מהמרשה שניתן.
- ב. בשני המקרים כלי הטיס המעורבים הם של מובילים אוויריים זרים.
- ג. האירוע השני המופיע מופיע בדוח החקירה בשני תאריכים שונים (בפברואר ובאפריל).
- ד. אירועים אלה ונוספים אירעו במהלך שינוי התהליכים שבשימוש בנתב"ג, כך שחלקם נבע מלימוד והטמעה, צפויים, של השינויים. במאי השנה, כתוצאה מהפקת לקחים לתהליכים החדשים, רת"א פרסמה הנחיות לרש"ת לגבי התהליכים שבשימוש בעת שמסלול 26 בשימוש. הנחיות אלה מפחיתות משמעותית את הסבירות לאירוע בטיחותי דומה.
- ה. בחודשים ינואר-אפריל 2014 אירעו בנתב"ג בממוצע שני אירועי גישה לכל 1000 גישות. בהתייחס לפרסומי Eurocontrol על אירועי ATM והתפלגותם אין בנתונים של נתב"ג חריגה משמעותית מהמתרחש שם.
- ו. את התייחסות זו מומלץ לקרוא יחד עם התייחסויות רת"א, לריבוי הדו"חות הדומים, הבאות:
12-39+38, 14-16, 14-46+33.



2. התייחסות מנהל רת"א להמלצות

א. **המלצה 4.1-** "להפריד חד משמעית, בין תהליכי הטיסה VISUAL RNAV ו-RNAV GNSS, על ידי הפרדה מוחלטת בין שמות נקודות, או כל אמצעי אחר שיימצא לנכון, במטרה להביא להפסקת השימוש השגוי בגישות RNAV GNSS במקרים בהם ניתן על ידי פקח המגדל מרשה לגישת VISUAL RNAV".

ההמלצה אינה מתקבלת.

נימוקי ההחלטה:

רת"א כבר השיבה להמלצה בהתייחסותה להמלצה 4.4 של דוח 14-16 (זמין לעיון באתר רת"א).

בשיטת הכנה ועבודה נכונות של צוותי הטיסה ניתן היה למנוע את האירועים.

שיעור וכמות האירועים אינם מצדיקים סטייה מהפרסום התקני.

ב. **המלצה 4.3-** "להגדיר יחד עם רש"ת, תוכנית מדינתית רב שנתית, לקידום תחום תכנון תהליכי הטיסה, שתקיף את הסוגיות המערכתיות שהועלו בדוח, לרבות יעדים מדינתיים, כדוגמת ביצוע וולידציה של תהליכי טיסה, מעבר ליוזמה על פני תגובה והשלמת פערים במקורות מידע תכנוני. להגדיר את המבנה הארגוני והיקפו הנדרש, להכשיר מתכננים נוספים, להקצות משאבים, ולהגדיר קדימויות לטיפול".

ההמלצה אינה מתקבלת.

נימוקי ההחלטה:

אין צורך בתכנית מדינתית (מה גם שבהקשר שלנו לא ברור מהי), יש צורך בתכנית עבודה וזו קיימת ומבוצעת.

הצרכים מטופלים ברש"ת בתיאום עם רת"א.

הנושא, כמו נושאים חשובים אחרים, מקבל מענה במסגרת תכניות העבודה הרגילות (ראה למשל קורס הקידוד שמתוכנן להיערך בנובמבר השנה).

בנוסף, רת"א כתבה ויישמה לאחרונה נוהל מפורט מאד לתכנון ותיקוף תהליכי טיסה, בשיתוף כל הגורמים הנוגעים בדבר. הנוהל מבוסס בצורה מלאה על אמות המידה של

ICAO ויתקן מצבים מהעבר בהם פורסמו תהליכים לפני שעברו את כל תהליכי בקרת האיכות וניהול הסיכונים, ולכן דרשו תיקון ושינוי חוזר. הנוהל נותן מענה גם לחובה לערוך וולידציה עיתית לתהליכים קיימים.



בברכה,

אלון **שלו**
מנהל תחום בטיחות טיסה

: