



תחום בטיחות טיסה

לכבוד: _____

הנדון: התייחסות רת"א לדוח 14-30 : חריגה בגובה וביצוע גישה שונה מהמוגדר בנתב"ג

1. רקע

- א. מוביל אווירי זר חרג בגובה ובנתיב שהוגדר לו על-ידי פקח נתב"ג בעת גישה למסלול 30.
- ב. המטוס נחת בשלום ללא קונפליקט תעבורתי כלשהו.
- ג. במקרה זה ודומיו התבצעה "חקירה בטיחותית" שכל מהותה, מנגנוניה ותהליכיה אינם מיועדים ואינם מתאימים לאירועי תקרית דינמיים שעל בירורם והטיפול בהם אחראים גופי תעופה אחרים. גופים אלה, כדוגמת רש"ת, אחראים ומצוידים באמצעים לעקוב ולשפר את ביצועי הבטיחות השוטפים.

ד. התייחסות זו של רת"א מבוססת על התייחסויותיה שפורסמו לא מכבר לדוחות 14-16, 14-23+21, 14-46+33 שכן כל הדוחות עוסקים באותן סוגיות כפי שנכתב בדוח עצמו במסקנה 3.6.

2. התייחסות מנהל רת"א להמלצות

א. **המלצה 4.1** – "לקיים, בהקדם, הליך תכנוני ממוקד לנושא הנדון בדוח. עיקר תכלית ההליך לסקור את המידע הקיים והחלופות לפתרון, לאשר את החלופה לתכנון ולפרסמה כנדרש לצרכני המידע התעופתי."

ההמלצה אינה מתקבלת.

נימוקי ההחלטה:

ראה התייחסות רת"א לדוחות המוזכרים בסעיף 1 ד'.



ב. **המלצה 4.2** – "לשדרג, לחזק ולעבות את מנגנון תכנון תהליכי הטיסה בישראל. המלצה זו חוזרת במספר רב של דוחות חקירה מהשנים האחרונות. הגם שנעשו פעולות רבות בנושא, הפערים עדיין גדולים. ההמלצות בנושא, למנכ"ל רש"ת ולמנהל רת"א, פורטו ונומקו בדוח הסופי 14-23+21."

ההמלצה אינה מתקבלת.

נימוקי ההחלטה:

ראה תשובת רת"א להמלצה 4.3 שבדו"ח 14-23+21.

בברכה,

אלון **שלו**
מנהל תחום בטיחות טיסה

