



תחום בטיחות טיסה

הנדון: סיכום מפגש ק. בטיחות פרק 13 - 11.12.2013

**נכחו:**

רש"ת – ממונה על מערך הבטיחות.  
איגוד הטייסים – יו"ר, קצין הבטיחות.  
חברות אל-על/ק.א.ל/ישראייר/ארקיע – ק. בטיחות.  
נציג החוקר הראשי.  
כימנר – ק. בטיחות.  
רת"א – נציגי תחום בטיחות טיסה. בחלק ב' של המפגש - מנהל רת"א ורא"ג מטה ופק"א.

**1. הפגישה התקיימה בר"א והתחלקה ל-3 חלקים:**

- א. שיח מקצועי ועדכונים.
- ב. שיחה עם מנהל רת"א.
- ג. המשך השיח המקצועי.

**2. דגשים לחלק א':**

א. רת"א הציגה:

**SSP** - יוצאים לדרך.  
נגדיר צוות שיוביל וייפגש מעת לעת. נקבל ייעוץ וליווי מיורומד ורת"א אנגליה.  
מדובר על כשנתיים, תצא ת"ע מסודרת.  
**המטרה** – "SMS" ברמה המדינתית והגדרת ALoS רלוונטי ומתאים.  
חיבור דינמי יותר בין ה"מה" ל"איך".  
הדגש על SRM+SA.  
מתוכנן יום היכרות ב-2014 למנהלים בתעשייה.

**SMS** – תקנות הפעלה ומכוני בדיק בתוקף 2014/2015 בהתאמה.  
רת"א תקבל/תאשר את ה-SMS לכל גוף בנפרד.  
מפקחי רת"א יודרכו וזה יוטמע בנהלי הפיקוח. העיקרון של פיקוח וניתוח דוגם (רגולטור) ופיקוח וניתוח מתמשך (מפעיל) נשאר בתוקף.

**מדנ"א** – סוף שלב א' קליטה וניתוח נתונים.

**שלב ב'** – אפליקציה למשתמש (פנימי בר"א).

**WORKFLOW** – מוד תהליכי עבודה וניהול המידע.



**סיכום בטיחות 2013 – הכוונה לבצע העתקת מרכז הכובד של הסיכום מנתונים למהות והערכת בטיחות כוללת.**

ב. ק. בטיחות של האיגוד:

1. הציג כמה אירועים שסגרו ש"ת לכחצי שעה (היתרו – בגלל אש בגלי, רומא – בגלל ירידה מהמסלול למרות שבפועל יש עוד מסלולים [אולי בגלל כיבוי]).  
מחדד את השאלה מה מינ' הדלק הנכון לתכנון.  
בלופטהאנזה למשל החליטו, בחלק מהטיסות, לשמור בכל מקרה שעה דלק ספייר.  
הסוגיה הנלווית היא קבלת החלטות בלחץ.  
הפעם האחרונה שהייתה תאונה בגלל חוסר בדלק הייתה לפני עשרות שנים (בניו יורק).  
בתקנות החדשות חובות ה- FLIGHT WATCH מתחזקות.  
אמנם מתוך עשרות מיליוני טיסות בשנה לא נרשמו לאחרונה אירועי בטיחות כתוצאה מחוסר בדלק, אך יש לשים לב כי מדיניות הדלק תתחשב גם בבעיות מהסוג המוצג.
2. טיסות מבחן/בדיקה – מה ההכשרה? כל צוות? באיזו תקלה צוות רגיל/באיזה לא? באל על נדון במסגרת וועדת הבטיחות ונקבע נוהל. ק. בטיחות אל על מציע לנציגים מהחברות האחרות לעיין בנוהל.
3. האם מתאמנים בהזדקרויות? באייר פראנס עד התאונה באטלנטי לא התאמנו.
4. ASAP - תכנית בחסות ה- FAA, מופיעה בחוק.  
שם מדובר בוועדה המורכבת מנציג המפעיל, ה- FAA והאיגוד שדנה בדיווחים שדווחו במערכת.  
איגוד הטייסים בישראל מנסה לקדם מערכת דיווח וולונטרית.

**3. דגשים לחלק ב':**

- א. ביעדי 2014 של רת"א ניתן דגש לשת"פ קרוב יותר עם המפעילים.
- ב. נערכה שיחה על JC + מדיניות האכיפה.
- ג. אבני היסוד של רת"א – בטיחות ומהצד השני תמיכה במסחריות והאיתנות המסחרית של התעופה הישראלית.
- ד. נכון להציג בכנס את תפיסת רת"א בעניין ה- JC והאכיפה.  
מנהל רת"א הציע מפגש בלתי אמצעי עם הטייסים, איגוד הטייסים ייזום מפגש כזה בתיאום עם מנהל רת"א.
- ה. מנהל רת"א ואנשי רת"א מודעים ומשקיעים מחשבה וזמן באיזונים בין תרבות הבטיחות לאכיפה.
- ו. סוגיית מיומנויות טייס בסיסיות בעידן האוטומציה, בארץ יש אולי מיומנות בסיסית טובה יותר בגלל



- ההגעה מחיל האוויר, אולם חה"א אינו מקור כל הטייסים בתעופה האזרחית המסחרית.
- ז. תהליכים – התפיסה היא שברירת המחדל של תהליכים בנתב"ג היא תהליך מכשירים. כמו כן הוצג שנעשית עבודה ל- PBN במרחב נתב"ג.
- ח. יש חשיבות לפרסום מדיניות האכיפה של רת"א.
- ט. אמירה שהחברות "רצות" לספר לרת"א שטופל ומול הטייס זה שגוי.
- י. מכתב אזהרה – במתכונת הנוכחית עובד הטייס רואה בו סוג של ענישה.
5. הסיכום נכתב בתיאום עם ק. הבטיחות של איגוד הטייסים.
- נציג האיגוד הביע הערכה לרת"א על האירוח ובמיוחד למנהל רת"א שהגיע לשוחח עם הפורום.

בברכה,

**אלון שלו**

מנהל תחום בטיחות טיסה

תפוצה: משתתפי המפגש  
רת"א, רש"ת והחברות - הנהלה