

שדה התעופה הרצליה

אגודת התעופה הכללית

09 951 6660

עצות בנושאי בטיחות

הוכן על ידי בני רקובסקי

אגודת התעופה הכללית



אפריל 2012

ועדת הבטיחות

הקדמה:

בוועדת הבטיחות חשבנו שכדאי ונכון לנצל ידע שנצבר מניסיונם של אחרים במשך השנים. אז ריכזנו כאן מספר עצות, הפעלנו מעט שכל ישר ואנו מוציאים לאור עכשיו מהדורה ראשונה של עצות ורעיונות שכל טייס יוכל לעשות בהם שימוש. אנו מאמינים שריכזנו במסמך הזה מעין אבני דרך לטייסים שיוכלו להשתמש בהם בטיסות. בכך נתרום כולנו לטיסות בטוחות יותר.

מסמך זה מכיל נושאי בטיחות שונים. כל נושא מיוצג על ידי פרק נפרד.

פרק 1 טיסה עם נוסעים

פרק 2 טיסה באיזור הררי

פרק 3 טיסה / בטיחות במנחתים

פרק 4 היחלצות מאבדן התמצאות בניווט. חזרה לטיסה נשלטת בתנאי (VMC)

כל דבר במסמך זה אינו בעל קדימות מעל לחקיקה, חוק, תקנה, הוראה או תהליך המופיע בכל מסמך של משרד ממשלתי כלשהו, רשות התעופה האזרחית (רת"א), רשות שדות התעופה (רש"ת), יצרן מטוס, מנוע, מערכות אחרות או מפעיל מטוסים בכל מקום שהוא. השימוש במידע המופיע במסמך זה הינו על אחריותו הבלעדית של הטייס ואינו מהווה תחליף לטיסה ע"פ כללי הטיסה המעוגנים בחוק ובתקנות.

שדה התעופה הרצליה

אגודת התעופה הכללית

טלפון 09 951 6660



פרק מס 1

טיסה עם נוסעים

אפריל 2012

מטוס דו מושבי

טייס: הקפד על לבוש הולם, אין לטוס בסנדלים אלא בנעליים בלבד

מחוץ למטוס

- כאשר מתקרבים למטוס הסבר לנוסע להיזהר מלקבל מכות בראש או בגוף ביחוד מן הכנף, המדפים או מן הזנב (חשוב בזמן דחיפה)
- אסור לנוסע לעזור לטייס לדחוף את המטוס מבלי שיקבל קודם לכן הסבר מפורט היכן ואיך לדחוף (לציין את כל המגבלות)
- יש להדגיש לנוסע שסביבת הפרופלר **מסוכנת**, שמור מרחק מן הפרופלר !! המלץ לנוסע: "אל תתרחק מן הטייס!"
- יש לתדרך את הנוסע בכל מה שצריך ואפשר, לפני הטיסה ולא בזמן הטיסה.
- חל איסור מוחלט על הטייס להעלות או להוריד או להתקרב אל נוסעים במנוע מונע.
- חל איסור חמור על נוסע להתקרב למטוס מונע, ולהעלות או להוריד נוסע ממטוס מונע.

כניסה לתא והיקשרות ברצועות הביטחון

- היכנס לתא בזהירות מירבית ולאט. היחגר ברצועת הביטחון.
- אסור להפעיל כל מכשיר או לגעת בכל: מפסק, בורר, ידית, או תצוגה בתא מבלי לקבל אישור והסבר מן הטייס.
- אסור על פי החוק לנוסע לגעת או להפעיל את הסטיק / הגה המטוס ו/או את הדוושות.
- אסור על פי החוק לנוסע לגעת או להפעיל כל כפתור, מתג, ידית כל שהיא ללא אישור הטייס מראש.

- הנוסע חייב **להיות חגור בחגורות הבטיחות במשך כל זמן הטיסה.**
- יש לתדרך ולהדגים לנוסע איך נחגרים ואיך משתחררים מן החגורות במהירות. תן לנוסע לתרגל לבד חגירה והשתחררות מן החגורות
- הסבר לנוסע: סגירה, נעילה, ופתיחת דלתות.
- הסבר לנוסע תפעול מטף כיבוי אש, וכן נוהל יציאה זריזה בחרום, אגב **התרחקות מהירה** מן המטוס.
- במקרה של נחיתת אונס על הנוסע לעקוב אחרי פעולות הטייס ורק על פי הוראת הטייס עליו לשחרר נעילה ולפתוח דלתות.
- חפצים שמוכנסים למטוס חייבים להיות מאובטחים וקשורים.
- אין להעלות למטוס נשק, תחמושת ו/או להביא לקרבת המטוס חומרים דליקים, מדללים או חמרים מאֲכָלִים (קורסיביים) או נפיצים.
- אסור לנוסע לקחת חפצים שעלולים ליפול על רצפת התא ולהתגלגל לכיוון הדוושות. חפצים חייבים להיות שמורים היטב בכיסים או בתרמילים ומאובטחים לחלוטין.
- יש אפשרות לתת מערכת ראש (מיקרופון ואזניות) לנוסע. הסבר את תפעול בקרת קשר -הפנים.
- כאשר נשמע דבור ברדיו **הנוסע יפסיק לדבר!!**

בזמן טיסה

- יש לוודא הימצאות שקיות הקאה (להדגים לנוסע איך משתמשים בהן)
- אם הנוסע אינו חש בטוב חשוב שידווח מיד לטייס, ללא דיחוי. הטייס יחליט על המשך הטיסה או חזרה לנחיתה לפי המצב.
- הנוסע יכול להשתתף בתהליך ההסתכלות החוצה, להצביע על כל כלי טיס שהוא רואה בחוץ ועל כל דבר חריג.
- **בסיום הטיסה,** על הנוסע לחכות עד כיבוי המנוע ועצירת הפרופלר. הטייס יגיד לו מתי אפשר לצאת. (**בזהירות רבה**)
- הנוסע יכול לעזור בדחיפת המטוס לחנייה : הכל לפי הוראות הטייס

מטוס 4 מושבים

- כל הדרישות זהות לדרישות במטוס דו מושבי
- כאשר נשמע דבור ברדיו הנוסעים יפסיקו לדבר בינם לבין עצמם!!
- אסור בהחלט להתיר את חגורות המושב בזמן טיסה,
- אסור בהחלט להתחלף במושבים בזמן טיסה. פעולת החילוף בין מושבי המטוס תתבצע אך ורק על הקרקע ורק לאחר שמנוע המטוס כבה והפרופלר עצר מסיבוב !!!!

אגודת התעופה הכללית שדה התעופה הרצליה

09 951 6660



פרק מס 2

טיסה באיזור הררי

אפריל 2012

דבר במסמך זה אינו בעל קדימות מעל לחקיקה, חוק, תקנה, הוראה או תהליך המופיע בכל מסמך של משרד ממשלתי כלשהו, רשות התעופה האזרחית (רת"א), רשות שדות התעופה (רש"ת), יצרן מטוס, מנוע, מערכות אחרות או מפעיל מטוסים בכל מקום שהוא. השימוש במידע המופיע במסמך זה הינו על אחריותו הבלעדית של הטייס ואינו מהווה תחליף לטיסה ע"פ כללי הטיסה המעוגנים בחוק ובתקנות.

הכנה

להתכונן ולתכנן הכל מראש !!!

- חשב גובה צפיפותי.
- חשב ביצועים בהתאם לגובה צפיפותי.
- חשב את שיעורי הנסיקה לכל גובה מתוכנן לפי POH . חשב גם את המרחק שבו עליך להתחיל בנסיקה כדי לחצות את רכס ההרים. סמן את נקודת תחילת הטיפוס על המפה בהתחשב בכיוון ועצמת הרוח ובשיעור הנסיקה.
- V_x, V_y חשב מראש לכל גובה.
- ללמוד ולהכיר מזגי אוויר אופייניים לאזורים שונים.
- בדוק תחזית מטאורולוגיה לאיזור בו הנך טס ובגבהים השונים. בדוק אזהרות אם ישנן.
- חשב טווחים, מהירויות וביצועים כדי להגיע לכל הגבהים.
- זכור: דילול תערובת בגובה חשוב מאד.

בטיסה בשטח הררי

- התחל מספיק מוקדם כל טיפוס. חשב מראש את נקודת התחלת הנסיקה.
- כדי להימנע מהשפעת זרמים יורדים, אם אפשרי, השתדל להימצא באמצע הבקעה או בצד ההר של הזרם העולה.
- הזהר מטעויות הערכת גובה ההר ושיעור הנסיקה של המטוס. הוסף מקדם ביטחון של 30%.
- בטיסה במקביל להר אם יש לבצע פנייה, הפניה תהיה מן ההר אל הבקעה – חשוב ביותר!!

- העזר ב- VOLMET לשמיעת מז"א מעודכן ואזהרות. התעדכן ממטוסים אחרים שעברו באיזור. בדוק שנית את האזהרות!
- אל תשכח לדלל תערובת (לפי הצורך).
- השתמש בשיעורי הנסיקה לגובה שחישבת מראש בבית לפי POH
- היזהר והיה מוכן לזרם יורד בצלע הר עם כוון הרוח Downdraft.
- שמור מרחק מצלע ההר.
- הזהר מסיכוי לערבול חמור בבקעה במורד ההר במיוחד באזור בקעת הירדן והערבה. במיוחד כאשר נושבת באזור ירושלים, ערד, רוח מערבית חזקה, 15 קשר ויותר.
- הזהר והיה מוכן לרוח עולה שיכולה להרים אותך לתוך מז"א קיצוני Updraft
- שמור מרחק מההרים בשני הצדדים. חשב מראש את רדיוס הפניה וכך תשמר מהתקרבות מסוכנת להר.
- להשכלה כללית: מומלץ להכין טבלה קטנה שתתן רדיוס פניה של המטוס במישור אופקי, כפונקציה של מהירות קבועה וזווית הטייה קבועה של הכנפים. (לפי הנוסחה: רדיוס הפניה במטרים = למהירות אמיתית במטרים לשניה בחזקת 2, מחולק בביטוי של 9.8 כפול טנגנס זווית ההטייה). רצוי לחשב לשלש מהירויות שונות וכל מהירות תתייחס ל-3 זוויות הטייה שונות (במעלות: 30 45 60). להוסיף לערכים המחושבים תיקון של "ליתר ביטחון". (כל החישובים ללא רוח ואוויר שקט).

מהירות	V	זווית ההטיה		
		30°	45°	60°
knots	m/sec			
60	30.83	167.9	96.9	56
75	38.54	262.3	151.4	87.4
90	46.25	377.7	218	125.9

- המספרים באדום הם רדיוס הפניה מבוטא במטרים. עליך לשמור לפחות מרחק כפול ולהוסיף עוד שולי ביטחון כדי לבצע פניה בטוחה.

אגודת התעופה הכללית שדה התעופה הרצליה

טלפון 09 951 6660



פרק מס 3

הוראות בטיחות

טיסות למנחתים

**הארוע הוא להנאת כל המשתתפים
אל ניתן ליצר התחרותי לגבור
על חובת הבטיחות**

הבטיחות קודמת לכל ומעל הכל

אפריל 2012

תוכן עניינים

1. הקדמה/כללי
2. הכנות
3. קשר רדיו
4. טיסה וגישה למינחת
5. קרוב לשדה/נחיתה
6. חזרה מן המינחת
7. שיפור הדיבור במינחתים
8. שדה לא מבוקר

דבר במסמך זה אינו בעל קדימות מעל לחקיקה, חוק, תקנה, הוראה או תהליך המופיע בכל מסמך של משרד ממשלתי כלשהו, רשות התעופה האזרחית (רת"א), רשות שדות התעופה (רש"ת), יצרן מטוס, מנוע, מערכות אחרות או מפעיל מטוסים בכל מקום שהוא. השימוש במידע המופיע במסמך זה הינו על אחריותו הבלעדית של הטייס ואינו מהווה תחליף לטיסה ע"פ כללי הטיסה המעוגנים בחוק ובתקנות.

1. הקדמה / כללי

מסמך זה מייצג את פרק הבטיחות שהוא זהה לכל המנחתים. באחריות הטייס לקרא וללמד לפני הטיסה את פרק המנחתים בפמ"ת, להכיר היטב את כל הוראות החוק והתקנות בנושא של "טיסה למנחתים". ולהתמקד על המנחת בו מתקיים האירוע.

למנחת :

למנחתים שאינם מופעלים דרך קבע, מומלץ להתארגן מראש בצורה יסודית. יש לוודא ולעמוד בדרישות החוק והתקנות לגבי המנחת, להקים חוליית הנחתה, להגדיר ולמנות בעלי תפקידים לאירוע.

המלצות: חולית ההנחתה תהיה מצוידת ב-

- מכשיר קשר + משקפת פשוטה
- פנס הנחתה "אלדיס" (לצבעים אדום ירוק ולבן)
- אקדח זיקוקים עם זיקוקים אדומים וירוקים, רימוני עשן צבעוניים
- שק רוח נייד
- פנלים מבד כתום לסימון תחילת וסוף מסלול.
- רכב פינוי, ציוד עזרה ראשונה, ואנשי כיבוי אש והצלה.
- הממונה לתפקיד "מנחת" יטפל אך ורק בהנחתה, בהמראה ובפיקוח על ההקפה, לא יעסוק בדיבורים ויחסי ציבור עם הסובבים אותו, לא יעזוב את עמדתו כל זמן שקיימות המראות ונחיתות.
- עדיף שיהיה עוזר למנחת !!
- יש למנות אחראי בטיחות למשך כל זמן הפעילות במנחת (למשל טיפול והתייחסות לרימוני עשן, מכשולים על הקרקע, ועוד)

לטייסים:

2. המלצות להכנות מראש

- הכן תכנית טיסה מפורטת כולל חישובי זמן טיסה, חישובי דלק, חישובי זמנים וחישובי משקל ואיזון.
- למד היטב את נתיבי הטיסה בשני הכיוונים
- למד היטב את המנחת, את סביבתו ואת המכשולים הקרובים.
- התעדכן בנוטאמים (NOTAMS).
- בדוק ועדכן את רשימת התדרים.
- קרא ולמד בפמ"ת/AIP - פרק ה' מנחתים

3. קשר רדיו נדב"ר (נוהל דיבור ברדיו)

- שמור בהישג יד רשימה מעודכנת של כל התדרים בדרך אל / וחזרה מן המנחת.
 - כנ"ל גם לגבי הקודים של הטרנספונדר.
 - למד היטב את נקודות הדיווח והמעבר לשינויי תדר.
- זכור :** כל מה שנאמר בקשר הוא מעניינם של כל המאזינים על אותו התדר ללא יוצא מן הכלל. קשר רדיו במנחתים מתבצע עם מכשירי קשר ניידים שאינם מצטיינים באיכות דיבור גבוהה: כל מה שקלט המיקרופון אינו זהה לחלוטין למה שנשמע באוזניות !!!!!

ולכן:

- השתמש בעברית תקנית
- דבר ברור וחד-משמעית
- הרם את הקול אל תצעק!
- שמור על עוצמת קול קבועה
- דבר בנחת

- אל תמהר
- אל תמלמל
- **חשוב** : דע מראש **מה אתה הולך להגיד**
- **חובה** להאזין לפני הלחיצה על לחצן השידור.
- תמיד, לחץ על ה- P.T.T. לפני תחילת הדיבור.
- תמיד, שחרר את ה- P.T.T. אחרי סוף הדיבור.
- אם החלפת ערוץ יש לחכות ולהאזין לפני השידור.
- למצבים "בלתי רגילים" או תקשורת ארוכה יש קודם להקים קשר.
- יש לאשר כל CLEARANCE אגב הזכרת אות הקריאה של המטוס!!!
- נוהל דיבור במנחתים (נדב"ר) ראה בסוף מיסמך זה.

4. טיסה וגישה למינחת

- הכר את המנחת, למד את הפרק המתאים בפמ"ת.
- בדוק את מצב התחזוקה של המנחת (מכשולים, בורות, סדקים וכד').
- מזג אויר – קבל נתונים מטאורולוגיים לפני יציאתך לטיסה.

אם... "יש ספק = אין ספק"

- שמירת זמ"מ – חשוב לתחרויות אך לא על חשבון בטיחות הטיסה.
- התברברת – לא נורא, קורה, טפס ודווח לבקר,
- באירוע של נחיתות דיוק - בצע גישה מבוקרת, הקפד על מהירות ואל "תדביק" בכוח את המטוס למסלול
- טיסה באזורים הרריים- מחייבת משנה זהירות וקריאת **תדריך מיוחד לטיסה באזורים הרריים** וכן עידכון ספציפי של מזג האויר באיזור ההררי.
- אזורים סגורים, אסורים ומסוכנים לטיסה. התעדכן בנוטאמים הקפד לא להיכנס לאזורים אלה.

- היצמד לתוכנית הטיסה.
- בדוק את לוח הזמנים.
- שים לב מי נמצא קרוב אליך.
- שמור קשר עין עם המטוס הנוחת / ממריא לפניך !
- נא לפקוח עיניים, ולהאזין לקשר !
- בהקפה אל תחתוך פינות ואל תעשה קיצורים : חיסכון של דקה אחת בהקפה לא יעשה אותך יותר עשיר.
- במקרה של גישה גרועה אל תמשיך אותה בכל מחיר! לך סביב!

5. הקפה / נחיתה

- נחיתות והמראות יתבצעו בקשר עין, במרווחים בין מטוס למטוס, **ובמהירות שתקבע מראש !!!**
- שים לב לכיוון הרוח
- שמור נתיב הקפה מלא ומדויק.
- כל הטייסים יישמעו וישמרו בקפידה להנחיות המנחת – אם יהיו כאלה.
- זכור הנחיתה **באחריותך!!** המנחת הוא ל- ADVISORY בלבד.
- אחריות שמירת הפרדה אופקית ואנכית יחסית למטוסים אחרים בזמן הטיסה ובהקפה היא על הטייס מפקד!

6. חזרה מן המינחת

- אל תמהר.
- בצע בדיקה לפני טיסה (כולל שמן ודלק).
- עבור על כל תכנית הטיסה.
- בדוק את רשימת התדרים.
- ושוב - אל תמהר "החיפזון מן השטן"

7. נוהל קשר במנחתים

האגודה רשאית להפעיל מנחתים באירועי האגודה, באמצעות חוליית הנחתה, על פי רישיון שקיבלנו ממנהל התעופה.

לשם כך, הוחלט על נוהל דבור במנחתים, - מטוס המגיע למנחת חייב **לקיים קשר דו כיווני בתדר** המתאים, במידה ולא הצליח להקים קשר עליו לחזור לבסיס האם.

המנחת מטעם האגודה ייתן למטוס המצטרף את הנתונים הבאים:

- מסלול בשימוש, מכשולים,
- (תמונה אווירית ראשונית), מטוסים בהקפה וכד'
- מז"א וכל מידע מטאורולוגי רלוונטי.
- רוח – כיוון ועוצמה.
- מטוס ידווח "עם הרוח" ו- "פיינל" על פי נוהלי הדיווח במנחתים וינחת על פי שיקול דעתו.
- מאחר ואנו לא פקחים – יש לתת מידע תעופתי בלבד advisory

בדרך כלל באירועי האגודה תדר בשימוש יהיה 122.45 :

- במידה והתדר יהיה עמוס יוחלט על תדר אחר.
- לא יינתנו אישורי המראה ונחיתה או כל אישור אחר כמקובל בשדות תעופה עם "מגדל פיקוח".
- על הטייס לפתוח עיניים ולהפעיל שיקול דעת.
- ה- READBACK היחידי יהיה לגבי המסלול בשימוש, הדיבור בקשר יהיה קצר ותמציתי ביותר, ויעשה בהתאם לנוהלי הדיבור בקשר.
- באירועים בין לאומיים יתנהל הקשר באנגלית, היה מוכן והכן רשימה של המונחים באנגלית.
- המנחת יוסיף הערות ויתערב בקשר רק כאשר יהיה הדבר נחוץ מבחינת בטיחות טיסה.

להלן דוגמא לנדב"ר תקין.

מטוס מגיע לנחיתה במנחת ערד - , לאחר הקמת קשר ראשוני:

מטוס- 4X-ABC חלפתי תל שוקת 3000 לנחיתה.

מפעיל- 4X-ABC מסלול בשימוש 26 רוח 270/10 מבנים ועמודי חשמל מדרום למסלול בגובה 1980 רגל שים לב למטוסים בהקפה, כרגע נמצאים בעם הרוח ובבסיס.

מטוס- 4X-ABC מסלול בשימוש 26 ערד.

4X-ABC עם הרוח מסלול 26 ערד.

4X-ABC פיינל מסלול 26 ערד.

אם הפעילות של האגודה מבוצעת במנחת עם **מנחית קבוע** מטעם **רש'ת**, יש לשדר על תדר המנחת כפי שפורסם בפמ'ת.

התנעה/הסעה/התיישרות על מסלול : יש להישמע להוראות המפעיל.

נחיתות דיוק - דוגמה

- 4 מטוסים בהקפה כאשר כולם יודעים את מהירות האויר הנדרשת בזמן הקפה.

- יינתנו רק אישורי המראה התחלתיים לשם הפרדה.

- כל מטוס ידאג לשמור מרחק "צלעי" (מטוס אחד בכל צלע).

- מטוס ידווח "עם הרוח" ו- "פיינל".

- נגיעה/נחיתה לשיקולו של הטייס.

8 . מנחת לא מבוקר (ללא מנחית)

- למד את נתוני המנחת : נקודות כניסה/יציאה, גבהים, תדירים, מכשולים וכו'.
- בדוק מזג אוויר באיזור המנחת.
- בדוק את כיוון הרוח.
- בהתאם לכיוון הרוח הצטרף לאמצע צלע עם הרוח בזווית של 45 מעלות יחסית לצלע.
- המשך בהקפה מסודרת, וקבע נקודות 500 רגל ו- 1000 רגל. הכנס לצלע סופית ועבור בגובה 500 רגל מעפ"ש לבדיקת מיכשולים על המסלול ומשני צדדיו.
- המשך להקיף את המנחת.
- בדוק את פני הקרקע והמשך לחפש מכשולים עד לנחיתה
- בהקפה אל "תחתוך" פינות.

פרק מס 4

היחלצות

מאבדן התמצאות בניווט

וחזרה לטיסה נשלטת (בתנאי VMC)

דבר במסמך זה אינו בעל קדימות מעל לחקיקה, חוק, תקנה, הוראה או תהליך המופיע בכל מסמך של משרד ממשלתי כלשהו, רשות התעופה האזרחית (רת"א), רשות שדות התעופה (רש"ת), יצרן מטוס, מנוע, מערכות אחרות או מפעיל מטוסים בכל מקום שהוא. השימוש במידע המופיע במסמך זה הינו על אחריותו הבלעדית של הטייס ואינו מהווה תחליף לטיסה ע"פ כללי הטיסה המעוגנים בחוק ובתקנות.

אפריל 2012

זכור מערכת הבקרה האווירית תבוא לעזרתך:

דווח בקשר ליחידת הפקוח הקרובה על אבדן התמצאות

שמור על קור רוח !!! חשוב מאד !!!

- ראשית לכל וחשוב ביותר ! המשך להטיס את המטוס: שמור מהירות, גובה וכיוון
- סמן בהקדם, על המפה, את מיקומך המשוער ורשום את הזמן בו איבדת התמצאות.
- בדוק את כיוון הטיסה במצפן המגנטי. אפס את מצפן הג'ירו. בדוק יניקה (להבטיח שמצפן ג'ירו פועל). אם מצפן הג'ירו אינו תקין, התעלם ממנו והתייחס רק למצפן המגנטי.
- שים קוד **7700** בטרנספונדר. אל תשכח!!!
- טפס לגובה של 1000 רגל מעל הגובה הטופוגרפי המינימלי באזור (לפי המפה). דווח בקשר על הטיפול.
- אל תנמיר!!! אלא רק אם יש לך קשר עין רציף עם הקרקע וקבלת אישור מהבקר לעשות זאת.
- חזור בהקדם לכיוון המקורי שתכננת בנתיב הזה תוך כדי קבלת שרותי הכוונה מהבקר.
- העזר ב GPS.
- אם אין GPS בידך, העזר ב VOR.
- היעזר ב ADF- אם יש לך במטוס: הכן מראש רשימת תדרים של תחנות רדיו מסחריות (בתחום ה- AM, אשר להן עוצמות שידור גבוהות במיוחד, בגלים בינוניים מ- 150kHz ועד 2000kHz).

סמן מראש את מיקומן על המפה. כך תוכל לבצע ביות אל התחנה ובכך להגיע לאזור מוכר.

- שמור על ערנות לחישובי הדלק, אל תשכח להעביר מיכל אם צריך. הערה: כדאי לקרוא את המאמר בשם המוצב זה באתר האגודה. שם יש הסבר מפורט יותר כיצד להתנהג.

סוף דבר

אני ממליץ לכולם להיכנס מדי פעם לאתר האגודה ולחזור ולהתרענן בטיפים של הבטיחות ובמאמרים המתורגמים. כל חזרה על החומר רק תתרום לכם לרכישת ידע נוסף.

בהצלחה

יהודה ביין

יו"ר ועדת הבטיחות