

פרק ג' - נוהלי חירום

- ג - 01 אבדן קשר אלחוט דיבור.
- ג - 02 פעולות ודיווחים המחוייבים בעקבות תאונה או תקרית לכלי טיס.



אובדן קשר אלחוט דיבור

1. הכרזה על אובדן קשר אלחוט דיבור (להלן אובדן קשר) תעשה לגבי כל טיסה האמורה להתבצע בקשר ובשליטת שרות פיקוח טיסה/בקרה (להלן יחידת פת"א) כאשר:

- א. לא נוצר קשר עם הכלי הטיס לאחר המראתו, או
- ב. נותק הקשר עם כלי הטיס במהלך טיסתו.

2. פעולות ראשוניות של הטייס (בכל סוגי הטיסות)

- בעת אובדן קשר יפעל הטייס וינקוט בצעדים הראשוניים הבאים:
 - א. אם אובדן הקשר אירע בתחום הפיקוח של שדה ההמראה (CTR/CTA) – יחזור לנחיתה באותו שדה תעופה.
 - אם דבר זה אינו ניתן לביצוע, ימשיך בטיסתו כמפורט בהמשך ובהתאם לסוג הטיסה.
 - הערה: כל החלטה של הטייס לגבי המשך הטיסה תתקבל בתנאי שבטיחות הטיסה לא תיפגע.
 - ב. יפעיל טרנספונדר (זע"ט) על קוד 7600 ויוודא שמוד C מופעל.
 - ג. ינסה להקים קשר בתדרים המתאימים עם יחידת פת"א כלשהי, או עם כלי טיס אחרים. אם לא הצליח ליצור קשר, יחזור לתדר המתאים לנתיב טיסתו וידווח בשידור עיוור על מיקומו ובכל נקודת דיווח שבנתיב טיסתו.
 - 1) השידור העיוור יבוצע פעמיים ויחל במילים "שידור עיוור" (TRANSMITTING BLIND). אם נחוץ, ידווח גם את שם יחידת הפת"א, אליה מיועד השידור.
 - 2) השידור העיוור יבוצע גם בתדר המשני של יחידת הפת"א.
 - 3) לפני כל החלפת תדר, ישדר הטייס את התדר שאליו הוא עובר.

3. מדיניות המשך הטיסה

- א. **מנתיבי התובלה הנמוכים ומכל טיסה ב-VMC**, על כלי הטיס:
 - להמשיך את הטיסה ב-VMC ולנחות בשדה המתאים הקרוב ביותר (על כלי הטיס להצטרף להקפה ולנחות בהתאם לנוהל ההצטרפות באובדן קשר מנתיבי ה-CVFR של אותו השדה).
- ב. **מנתיבי ה-ATS Routes ומכל טיסה ב-IMC**, או בכל מקרה בו לא נראית אפשרות בטוחה להשלים את הטיסה כאמור בסעיף א' לעיל, על כלי הטיס:

- (1) לשמור את המהירות והגובה המורשים האחרונים, או לטפס לגובה הטיסה המזערי, אם זה גבוה יותר, זאת למשך 20 דקות מעת כישלון דיווח המיקום בנקודת דיווח החובה. לאחר מכן: לחזור לגובה/רום הטיסה ומהירות בהתאם למירשה הטיסה (flight plan).
- (2) להמשיך בנתיב המורשה למתקן העזר לטיסה (מע"ן) (navigation aid) המשמש את שדה היעד, או כאשר נדרש לפעול בהתאם לסעיף 3) שלחל, לבצע ריתוק בנקודה זו עד תחילתה של ההנמכה.
- (3) להתחיל בהנמכה מנקודה זו (המתוארת בסעיף 2) לעיל, במועד קרוב ככל שניתן לזמן הגישה המשוער (EAT) האחרון שאושר, או אם זמן כזה לא אושר, להתחיל בהנמכה כך שזמן ההגעה המשוער (ETA) יתאים ככל שניתן למירשה הטיסה.
- (4) להשלים את תהליך גישת המכשירים הרגילה כפי שאופיינה למע"ן הנ"ל.
- (5) לנחות תוך 30 דקות לכל היותר, לאחר ה- ETA או ה- EAT (ראה סעיף 3), המאוחר מביניהם.

4. פעולת יחידת הפת"א

- בעת אובדן קשר, יפעל הבקר / הפקח וינקוט בצעדים הבאים:
- א. ימסור מידע על מיקומו וגובהו של כלי הטיס שבתקלת קשר לכלי טיס אחרים שבקרבתו או שבנתיב טיסתו הצפוי.
 - ב. יבקש מכלי טיס אחר באוויר לנסות ליצור קשר ולשמש ממסר עם כלי הטיס שבאובדן הקשר.
 - ג. יבצע הפרדה בין כלי טיס בתקלת קשר, הטסים ב- IFR לבין כלי טיס אחרים.
 - ד. יפנה במידת האפשר, כלי טיס אחרים מגובה נתיב הטיסה הצפוי של כלי הטיס שבתקלת קשר, הטס בנתיבי התובלה הנמוכים.
 - ה. יודיע את פרטי כלי הטיס שבתקלת קשר לשדה היעד ולשדות נוספים שבקרבת נתיב טיסתו הצפוי.
 - ו. כשכלי הטיס באובדן קשר טס בנתיבי טיסת מכשירים (Lower or Upper ATS Routes):
 - 1) ישדר לכלי הטיס שבאובדן הקשר שידור עיוור בתדרים המתאימים:
 - א) גובה הטיסה שבו הוא אמור לטוס.
 - ב) נתיב הטיסה.
 - ג) זמן גישה צפוי (EAT).
 - ד) תנאי מז"א בשדה היעד, שדה משנה מתאים ואזור מתאים להנמכה בתנאי ראייה דרך עננים.

2) בזמן המתאים, ייפנה את מעגל הריתוק בשדה היעד מכלי טיס אחרים, עבור כלי הטיס שבאובדן הקשר.

5. **פעולת הטייס באובדן קשר, בעת טיסה בבקרת מכ"מ**
 כלי טיס באובדן קשר הטס בבקרת מכ"מ ב- IMC ומחוץ לנתיב טיסת מכשירים (ATS Routes) יפעל כדלקמן:
 א. יטוס לשדה היעד בגובה האחרון שאושר לפני אובדן הקשר.
 ב. אם הגובה האחרון שאושר לו הינו נמוך מגובה הבטחון הגזרתי (MSA) המצויין במפות נתיבי ה-ATS, יטפס לגובה MSA או 1 000 רגל מעליו, זאת כדי לשמור על הכלל של טיסה בגובה זוגי צפונה ובגובה אי זוגי דרומה.
 ג. יטוס לשדה היעד, ימתין, ינמיך וינחת בהתאם למפורט בסעיף 3. ב'.

6. **פעולות בגמר הטיסה**
 מיד לאחר הנחיתה ידווח הטייס או יודא דיווח על מצבו ליחידת הפיקוח או הבקרה.

7. **חזרה לפעילות רגילה ביחידת הפת"א**
 תהליך אובדן הקשר יימשך עד לחזרה לפעילות רגילה שתיעשה בקרות אחד מאלה:
 א. נוצר קשר בין כלי הטיס שבאובדן הקשר ליחידת פת"א כלשהיא.
 הערה: לצורך זה, על היחידה איתה נוצר הקשר להודיע על כך ליתר היחידות.
 ב. התקבלה הודעה על נחיתת כלי הטיס.

פעולות ודיווחים המחויבים בעקבות תאונה או תקרית לכלי-טיס

1. מטרה

- א. לפרסם מידע חיוני ולפרט את נוהלי ההודעה על תאונה או על תקרית לכלי-טיס, כמתחייב מתקנות הטיס (חקירת תאונות ותקריות לכלי-טיס) התשמ"ד-1984 [להלן: "**לתקנות הטיס (חקירה)**"].
- ב. ההגדרות להלן וקטעים נבחרים בנוהל זה הינם תעתיק ותקציר מהתקנות הנ"ל.

2. הגדרות

א. "תאונה"

אירוע בכלי טיס הקשור בהפעלתו והמתרחש בפרק הזמן שבין רגע עלייתו של אדם לכלי הטיס ובכוונה לטוס בו עד לרדתו מכלי הטיס ושבו אירע אחד מאלה:

- 1) אדם נהרג או נפצע פציעה קשה כתוצאה מאחד מאלה,
 - א) היותו בכלי הטיס,
 - ב) מגע ישיר עם כלי הטיס או עם כל חלק שניתק מכלי הטיס,
 - ג) חשיפה ישירה להתפרצות הדף סילון מכלי הטיס, פרט למקרים שבהם נובעת הפגיעה מסיבות טבעיות שנגרמו לאדם בידיו או בידי אחרים או שנגרמו לנוסע סמוי שהתחבא באזור כלי הטיס אשר דרך כלל אינו פתוח לשימוש הנוסעים או אנשי הצוות.
- 2) נגרם לכלי הטיס נזק חמור;
- 3) כלי הטיס נעדר או שלא ניתן להגיע אליו, כלי טיס ייחשב נעדר כאשר החיפושים הרשמיים אחריו הופסקו ולא נמצאו שבריו.

ב. "פציעה קשה"

פציעה שנגרמה לאדם בתאונה-

- 1) המצריכה אשפוזו לתקופה של יותר מ- 48 שעות, שתחילתה בתוך שבעה ימים מיום הפציעה.
- 2) שתוצאתה שבר של כל עצם (למעט שבר פשוט של אצבעות או של האף;
- 3) שתוצאתה חתכים הגורמים לדימום חמור או לנזק בעצב, בשריר או בגיד;
- 4) שתוצאתה פגיעה באבר פנימי;
- 5) שתוצאתה כוויות מדרגה שניה או שלישית או כוויות של למעלה מחמישה אחוזים משטח הגוף;
- 6) כתוצאה מחשיפתו לחומרים מזהמים או לקרינת חומר רדיואקטיבי.

ג. על פי תקנה 2(ב) לתקנות הטיס (חקירה), **המטרה היחידה** של החקירה כאמור היא מניעת תאונות ותקריות בעתיד ואין תכליתה קביעת **מידת** האשמה או האחריות.

3. חובת ההודעה על תאונה או תקרית

א. להלן עיקרי תקנה 4 לתקנות הטיס (חקירה):
 "ההודעה על תאונה או תקרית שבה מעורב כלי טיס, תימסר במהירות האפשרית לחוקר הראשי בידי אחד מאלה:

- (1) מי שהיה **טייס-מפקד** של כלי הטיס בזמן התאונה או התקרית, ואם נבצר ממנו - בידי **בעל כלי הטיס** בזמן התאונה או התקרית.
- (2) **הממונה על יחידת פת"א** שבתחום פיקוחה ארעה התאונה או התקרית, או שדבר התאונה/התקרית הובא לידיעתו בידי מי שחייב בדיווח כאמור לפי פסקה 1).
- (3) **בידי אדם אחר** שהיה עד לתאונה או לתקרית."

ב. אופן ההודעה על תאונה או תקרית
 בקרות תאונה או תקרית חמורה מסוג האירועים המופיעים ברשימה המפורטת בנספח א' בהמשך, **יש לדווח מיידית, טלפונית, לחוקר הראשי** (ובהעדרו, לממלא מקומו) בכל שעה משעות היממה:
 (1) **החוקר הראשי:**

(א) בשעות העבודה – 03-9751381 / 03-9751380, 050-6212329
 פקס: 03-7604442

(ב) לאחר שעות העבודה – 09-7407791, 050-6212329
 פקס: 09-7407792

(2) **ממלא מקום החוקר הראשי:**

(ג) בשעות העבודה – 03-9751382, 050-6212224

(ד) לאחר שעות העבודה – 08-9420984, 050-6212224

(3) היה ונמסרה הודעה לאחד הגורמים הבאים:

משטרת ישראל, מרכז דיווח חיל האוויר, מוקד תחבורה של משרד התחבורה, משרד מודיעין טיס, מרכז תיאום נתב"ג או כל מוקד דיווח רשמי אחר, יעבירו אלה את ההודעה (כולל פרטי המודיע ומספר הטלפון שלו) בהקדם האפשרי לחוקר הראשי ובהעדרו, לממלא מקומו.

ג. הוראות נוספות

(1) בנוסף להודעה לחוקר הראשי, תימסר הודעה גם למנהל רשות התעופה האזרחית (בהתאם להוראת מינהל בנדון).

(2) כל אירוע, אשר קיים ספק לגבי הגדרתו, כתאונה או כתקרית (לא ברורה מידת הנזק או שלא ברור מצב הנפגעים) יש להודיע עליו לפי נוהלי דיווח תאונה.

(3) תקנה 5 (א) לתקנות הטיס (חקירה), קובעת:

"בהודעה לפי תקנה 4 יצוינו פרטים מלאים ככל האפשר בכל הנוגע לאלה:

- (1) לאומיותו, פרטי רישומו וסוגו של כלי הטיס;
- (2) שם בעל כלי הטיס וכן שם מפעילו או שוכרו, אם יש כאלה;
- (3) שם הטייס-מפקד של כלי הטיס;
- (4) תאריך וזמן (UTC) של אירוע התאונה או התקרית;

- (5) מקום אירוע התאונה או התקרית ביחס לנקודה גיאוגרפית ידועה ונקודת הציון שלו;
- (6) מקום המצאות כלי הטיס בעת מסירת ההודעה ותיאור פני השטח;
- (7) נקודת היציאה של כלי הטיס ונקודת היעד הקרובה;
- (8) שמות האנשים שנהרגו או נפצעו ואלה שנשארו בלתי נפגעים;
- (9) מהות התאונה או התקרית ופרטים על הנזק לכלי הטיס ועל כל נזק אחר שנגרם;
- (10) שמו ומענו של מוסר הידיעה.

ד. בנוסף לדיווח הטלפוני, על פי תקנה 5 יש למסור או לשלוח תוך 24 שעות למשרד החוקר הראשי הודעה בכתב (פקס או דואר אלקטרוני) על כל תאונה או תקרית.

- (1) תקנת משנה 5 (ב) קובעת:
"נמסרה ההודעה לפי תקנה 4 בעל פה, תישלח בדואר לחוקר הראשי הודעה בכתב שתכלול את כל הפרטים כאמור בתקנת משנה (א), במהירות האפשרית, אך לא יאוחר מ- 24 שעות לאחר אירוע התאונה או התקרית."
- (2) תקנת משנה 5 (ג) קובעת:
"פרטים שלא נודעו בשעת מסירת הודעה כאמור בתקנות משנה 5 (א) ו- (ב) יועברו לאחר מכן, עם היוודעם."

- (3) המען למשלוח דיווח כתוב, בכל שעות היממה וימות השבוע:
- בפקס: 03-7604442
- בדואר אלקטרוני: razchik@mot.gov.il

- (4) את טופס הדיווח ניתן לקבל באתר אינטרנט של משרד התחבורה:
WWW.MOT.GOV.IL

- (5) ראה בנספחים א', ב' ו- ג' את רשימת התקריות החמורות, פירוט הטלפונים וההנחיות למילוי טופס "הודעה ודיווח על תאונה/תקרית לכלי טיס"

ה. מפעיל או בעליו של כלי טיס רשאי לצרף נספחים ייעודיים (כגון אצד"א, מבצעי קרקע וכד'), בנוסף לטופס "הודעה ודיווח על תאונה/תקרית לכלי טיס" ולחייב את עובדי הטיס המפעילים כלים אלה לדווח בהתאם.

- ו. הודעה לחוקר הראשי אינה פוטרת את החייב מלדווח על האירוע או התקלה, אם זו נדרשת בתקנות ההפעלה, בתקנות התייעוד או בתקנות מכוני הבדק, אפילו נאמר בהן אחרת.

4. הודעה בעילום שם ואי נקיטת צעדים משמעותיים

- א. תקנה 5 (ד) לתקנות הטיס (חקירה) קובעת:
 "החוקר הראשי רשאי לקבל הודעה גם כאשר שמו ומענו של מוסר ההודעה לא פורטו.
 ביקש מוסר ההודעה ששמו ומענו לא יפורסמו, רשאי החוקר הראשי להיענות לבקשתו, אם שוכנע שיש בכך כדי לקדם את החקירה".
- ב. תקנה 31 (ב) לתקנות הטיס (חקירה) קובעת:
 "המנהל רשאי להבטיח למוסר הודעה לפי תקנה 4, או למוסר עדות בפני חוקר, ועדה או צוות, לפי בקשתו, שלא יינקטו נגדו אמצעים כאמור בתקנת משנה (א), אם החוקר הראשי המליץ בפניו לעשות כן, ואם שוכנע שיש בכך כדי להבטיח את מטרת החקירה".
- ג. **על מנת לעודד דיווח על תקריות**, כדי שניתן יהיה להפיק מהן לקחים, תורחב מסגרת החסינות שתוענק לעובד טיס המוסר הודעה על תקרית שבה הוא היה מעורב. לא ינקטו צעדים משמעותיים כנגד המדווח, והאירוע לא ירשם בתיקו האישי במחלקת הרישוי ברת"א, אלא אם התקיים אחד מאלה:

- 1) מעשהו או מחדלו בקשר לאירוע נעשו בכוונה תחילה או בפזיזות.
 - 2) נפגע באירוע אדם או נגרם בו נזק לרכוש.
 - 3) לא נמסרו לחוקר הראשי לא הודעה בעל-פה ולא דיווח בכתב, תוך 24 שעות מקרות האירוע.
- הערה: דיווח במועד, על-פי מערכת FOQA, ייחשב כאילו דווח על-ידי הטייס.

5. איסור הפעלת כלי טיס/טיפול בכלי טיס ובכל דבר העשוי לשמש ראייה

- א. תקנה 9 לתקנות הטיס (חקירה) קובעת:
- 1) תקנת משנה 9 (א):
 "ארעה תאונה או תקרית, רשאי החוקר הראשי, בהודעה לבעל כלי הטיס להורות על איסור הפעלת כלי הטיס, בתנאים שיוורה, או על עיכובו, לפי הענין."
 - 2) תקנת משנה 9 (ב):
 "בעל כלי הטיס שנמסרה לו הודעה כאמור ימלא אחר הוראות החוקר הראשי הכלולות בה."
- ב. תקנה 10 מתקנות הטיס (חקירה) קובעת:
- "ארעה תאונה או תקרית, לא ייגש אדם לכלי טיס, לא יביא לידי שינוי במצב כלי הטיס ובכל חפץ או דבר העשויים לשמש ראייה בחקירה, לא יבצע בהם תיקון ולא יורידם מכלי הטיס, אלא אם כן נתן החוקר הראשי או יושב ראש הוועדה שמונתה לפי תקנה 15, או יושב ראש צוות שמונה לפי תקנה 16, היתר לכך או אם דרוש לעשות כן להצלת כלי הטיס או להצלת חיי אדם, בעל חיים, דברי דואר או חפצים אחרים, או כדי למנוע סכנה או הפרעה לטיסה."

- ג. בכפוף לאמור בסעיפים א. ו- ב., מתיר החוקר הראשי את המשך הפעלת כלי הטיס לאחר תקרית, אם התקיימו כל התנאים שלהלן:
- (1) האירוע אינו תאונה ואינו תקרית חמורה (ראה הגדרה ורשימה דוגמאות בנספח א').
 - (2) האירוע היה גלוי.
 - (3) הנזק היה גלוי וממוקד ואין כל חשש או חשד לנזק נוסף, נסתר או אחר.
 - (4) המשך ההפעלה אושר על ידי מפעיל המטוס או בעליו ובהתאם לסעיפים ד' ו- ה' להלן.
 - (5) החייב בדיווח ציין זאת בטופס ההודעה/דיווח בטיחות בסעיף "פעולות שננקטו".
- ד. אירעה תאונה או תקרית חמורה, יודא מפקד כלי הטיס ו/או מנהל יחידת פמ"א כי כל הראיות שאפשר שתידרשנה לצוותי החקירה תימסרנה ובכללן אמצעי ההקלטה השונים כגון FDR, DFDR, CVR, QAR, הקלטת מכ"מ והקלטת ערוצי פיקוח ובקרה וכדומה. יש לזכור שפעולה זו נעשית לעתים באמצעות רישום תקלה בספר כלי הטיס.
- ה. מתן אישור להמשך הפעלת כלי הטיס על יד החוקר הראשי, אין בו כדי לפטור את המפעיל או הבעלים מלקבל היתר או אישור אחר לפי כל תקנה או הוראה אחרת, כולל זו של המפעיל.

6. נספחים

- נספח א' - דוגמאות לתקריות חמורות המחייבות דיווח מידי בטלפון.
 נספח ב' - דוגמת טופס "הודעה ודיווח על תאונה/תקרית לכלי טיס".
 נספח ג' - צדו האחורי של טופס ההודעה (נספח ב' לעיל).

דוגמאות לתקריות חמורות המחייבות דיווח מיידי בטלפון

- יצוין כי, חלה חובת דיווח על כל אירוע, גם אם סוגו אינו מופיע ברשימה, אם סיכן, או עלול היה לפגוע בביטחות הטיסה.
1. כשל/כיבוי של מנוע (בכלי טיס חד או דו-מנועי) או של 2 מנועים (בכלי טיס רב-מנועי).
 2. כשל במבנה כלי הטיס.
 3. כשל של מערכת אחת או יותר בכלי הטיס, אשר השפיע בחומרה על תפעולו (הגאים, כני נסע, מערכת ניהול טיסה).
 4. כשל של מערכת חיונית, המחייבת להנחיה או לניווט.
 5. אי קבלת ביצועי כלי הטיס כמתוכנן, בהמראה או בתחילת הנסיקה.
 6. דליפת גזים/אדים ו/או נוזלים רעילים אשר חייבו נקיטת צעדים של צוות הטיסה.
 7. אש, התפוצצות, עשן חריף, נזקי גופים זרים (FOD).
 8. איבוד דיחוס המחייב הנמכת חירום.
 9. מחסור בדלק או אירוע אחר, המחייב או שחייב שינוי יעד הנחיתה.
 10. יציאה לטיסה עם דלק מסוג שאינו מתאים, או שהוא מזוהם.
 11. כל אירוע חירום שבו נאלץ צוות הטיסה להשתמש בחמצן.
 12. הכרזת חירום על ידי הצוות, או הודעה שמשתמע ממנה הצורך בקבלת עדיפות בתעבורה.
 13. קושי בשליטה או נזק בכלי הטיס, כתוצאה מאחד מאלה: תקלה באחת ממערכות כלי הטיס (כולל הבלמים), תופעת מז"א, כניסה למערבולות מכלי טיס אחר, תפעול מחוץ למעטפת הטיסה המאושרת, רעידות, מערבולות חריפות, הזדקרות, חריגה ממגבלות כלי הטיס, תפעול לקוי של הגאי כלי הטיס.
 14. פגיעה או שפשוף כלי הטיס: בכלי טיס אחר, ברכב, בציפור (אם נדרש תיקון), במכשול או בחפץ כלשהו, בהסעה או באוויר (כולל פגיעה בקרקע שלא בעת נחיתה).
 15. נחיתה קשה או נחיתה כבדה באופן משמעותי.
 16. סיכון הטיסה כתוצאה מאי שמירת הפרדה תקנית מכלי טיס אחר, ממטווח, מפני הקרקע או ממכשול אחר וקבלת התרעות האלה: TCAS-RA, TAWS (GPWS)-Pull Up.
 17. נחיתה כשכן הנסע מקופל, או התקפלותו על הקרקע.
 18. סטייה מחוץ לגבולות מסלול או מנחת, בעת המראה או נחיתה, בעת המראה או נחיתה. הליכה סביב מתחת לגובה החלטה.
 19. המראה, הפסקת המראה, גישה לנחיתה, נחיתה או ניסיון נחיתה - על מסלול סגור, על מסלול לא נכון או על מסלול שאינו פנוי.
 20. טעות גדולה בנווט, חריגה מהנתיב.
 21. איבוד כושר התפקוד של איש צוות הטיסה.
 22. ליקויי העמסה חמורים: דלק, חומרים מסוכנים, אריזות, קשירה, סימון, נעילה ו/או תזוזה של מטענים, העמסת נוסעים.
 23. התנהגות נוסעים חריגה (אלימות/סרבנות וכדומה).



הודעה ודיווח על תאונה / תקרית לכלי-טיס

חובת ההודעה בע"פ וחובת הדיווח הכתוב, תוך 24 שעות, מפורשים בגב הטופס
טפסים למילוי ולמשלוח מצויים באתר WWW.MOT.GOV.IL תחת משרד החוקר הראשי

אמצעי הדיווח לחוקר הראשי ולמנהל רת"א
חוקר ראשי מנהל רת"א
טל. 03-9774555 03-9751380/1
פקס 03-9774599 03-7604442
נייד 050-6212329
דוא"ל zoharu@mot.gov.il razchik@mot.gov.il

פמ"ת פנים ארצי

תאריך האירוע DATE	200	זמן מקומי	UTC	☐ DAY ☐ NIGHT	TYPE OF EVENT (1)	☐ ACCIDENT ☐ INCIDENT ☐ "סיפור מהחיים"
----------------------	-----	-----------	-----	--	-------------------	---

פרטי הטיסה FLIGHT DETAILS	FLIGHT	ROUTE	AC REG.	AC TYPE	המפעיל	NO. of PEOPLE (2)
	AC 1		4 X -			
	AC 2					

צוות CREW	PIC	CAPT	F/O	F/O	PUR	OTHER
	AC 1					
(3)	AC 2					

נ"צ, נק, דיווח, וכד'	POSITION	CONTROL UNIT	AIRCRAFT WEIGHT	ALT	☐ QNE ☐ QNH	SPEED / MACH
POSITION						

שלב הטיסה FLIGHT PHASE	☐ PARKING ☐ INITIAL CLIMB (BELOW 1500')	☐ TOWING ☐ CLIMB ☐ APPROACH	☐ PUSH BACK ☐ CRUISE ☐ FINAL	☐ TAXI OUT ☐ DESCENT ☐ LANDING	☐ TAKE OFF ☐ HOLDING ☐ TAXI IN	☐ HOVERING ☐ AEROBATICS ☐ PARACHUTING	☐ OTHER

נתונים מטאורולוגיים MET	☐ IMC ☐ VMC ACTUAL WX	WIND	VIS	CLOUD	TEMP	QNH
	SIGNIFICANT WX (4)					

תנאי מסלול RWY	☐ RIGHT ☐ LEFT	RWY STATUS	☐ DRY ☐ WET	☐ ICE ☐ SNOW	☐ SLUSH ☐ OTHER	RVR	זע"ט MODE 3

מעורבים OTHER PARTIES INVOLVED (5)	☐ ATC (REPORTED BY RADIO?) Y / N	☐ OTHER A/C	☐ MILITARY	☐ GROUND HANDLING	☐ MAINTENANCE

תמצית האירוע כולל פרטי נזק ו/או נפגעים SUMMARY (Description of Event) (המשך תיאור תמצית האירוע מעבר לדף) (6)	
---	--

פעולות שנקטו והמלצות למניעה ACTIONS TAKEN AND RECOMMENDATIONS (7)	
--	--

הגורם לאירוע CAUSE OF EVENT (8)	OPERATIONAL ☐ Pilot handling/performance ☐ Not by ops.procedures ☐ CRM - cockpit resource management ☐ Other	TECHNICAL ☐ Maintenance procedure ☐ Equipment/system failure ☐ Technician ☐ Other	ENVIROMENTAL ☐ Atc ☐ Airport ☐ Bird strike ☐ Gnd equipment	☐ Pax behaviour ☐ Wx ☐ FOD ☐ Other	MANAGEMENT ☐ Procedures ☐ Manuals ☐ Planning ☐ Other
	הערך את חומרת האירוע על-פי הטבלה שמעבר לדף.				
חומרה SEVERITY (9)	☐ Severe ☐ High ☐ Medium ☐ Low ☐ Minimal				

המלא הטופס Form completed	DETAILS	FULL NAME שם מלא	ROLE תפקיד	UNIT/COMPANY	NUMBERS	DATE	SIGNATURE
					tel.		
					fax		

טופס זה נועד למסירת פרטים על תאונה או על תקרית מכל סוג.

רשימת סוגי האירועים המחייבים הודעה - מופיעה בכמ"ת פנים ארצי, ג - 02.

הודעה על תאונה או תקרית, יש למסור מיידית לחוקר הראשי:

בשעות עבודת המשרד, בימים א-ה:

ישירות לטלפון

חוקר ראשי: 03-9751380/1, נייד: 050-6212329

ממלא מקומו: 03-9751382, נייד: 050-6212224

או בפקס: 03-7604442

בדואר אלקטרוני: (בשעות העבודה) razchik@mot.gov.il

(לאחר שעות העבודה) fly@razchik.com

לאחר שעות עבודת המשרד

החוקר הראשי: 09-7407791, נייד: 050-6212329

או בפקס: 09-7407792

ממלא מקומו: 08-9420984, נייד: 050-6212224

הנחיות למילוי הטופס

א. אנא, מלא את כל הפרטים הידועים לך, וסמן בכל הריבועים המתאימים.

ב. במשבצת "תנאי ראות" - יש לסמן ליד ה - I - אם שררו תנאים מטאורולוגיים

לטיסת מכשירים (IMC), או לסמן V - בתנאי טיסת ראייה (VMC).

ג. פרטי מטוס צבאי: יש לרשום רק את אות הקריאה והאם המטוס הוא "מהיר",

"תובלה" או "מסוק" (במשבצת "דגם המטוס") (בטחון שדה!).

ד. "השלב בטיסה" יהיה אחד מאלה:

חניה, התנעה, הרצה, ריחוף, דחיפה, הסעה, המראה, גע וסע, נסיקה, שיוט,

אויורבטיקה, עבודה חקלאית, פנייה, תרגול, הנמכה, גישה, הקפה, נחיתה,

הדממה, עזיבת שדה, הליכה סביב, הצנחה.

ה. "סוג הטיסה" יהיה אחד מאלה:

בינלאומית, פנימית סדירה, מסחרית כללית, צילום, פרטית, הדרכה,

חקלאית, העברה, גרירה, הצנחה, מפגן אוירי, ספורט, ניסוי/מבחן

(למטוס), עבודת שטח, צבאית, סיור, זריעת עננים, הטסה רפואית, כויל

מע"ן, שיטור.

תודה על תרומתך לבטיחות הטיסה.