

תעופה ומשפט/מאת עו"ד ירון אפרת

מדורנו יעסוק הפעם בשאלה מי אחראי על פיקוח הטיסה במנחתים?

מעשה שהיה כך היה, בערך (הפרטים שונו מעט לצורך הדוגמא) :-

בוקר נעים אחד יצא מטוס 172 – C למנחת ידוע אי שם באזור הפריפריה. כאשר הגיע לקרבת המנחת עבר לערוץ המנחת בקשר וביקש הוראות נחיתה. באותה עת נערך מטוס דו-מנועי אחר ליציאה מאותו המנחת חזרה לבסיסו בהרצליה. לאחר התנעה קיבל המטוס הדו-מנועי הוראות הסעה למסלול 22 במנחת. בינתיים הגיע מטוס ה- 172 – C לקרבת השדה וזיהה את המסלול קצת באיחור. טייס הצסנה דיווח קשר עין עם השדה, ביקש להיכנס לפיינל, וקיבל רשות לכך. מיד לאחר מכן ביקש טייס הדו-מנועי להתיישר ולהמריא. המנחת אישר לדוח-מנועי את בקשתו ואף ביקש ממנו להזדרז להמריא כי מטוס אחר עומד להיכנס לפיינל. המטוס הדו-מנועי מיהר איפוא להתיישר, ביצע בדיקות זריזות, פתח מנועים והחל בריצת ההמראה. ואז, לקראת הניתוק הוא ראה מטוס צסנה מולו בהד- און בפינל קצר למסלול 04!!

מה אתם אומרים? מי נושא באחריות ל"כמעט ונפגע" חמור זה?

מי אמר שהמנחת אשם?

טעיתם. זאת אומרת, המנחת בהחלט אשם בכך שתרגם להיווצרות התקרית, אבל בעקרון המנחת איננו פקח ולא חלה עליו אחריות לפיקוח על התנועה האווירית במנחת. כלומר – במנחת ללא מגדל פיקוח לא ניתנים שירותי פיקוח טיסה והעובדה שהמנחת מדבר בקשר עם המטוסים לא יכולה להפוך אותו לפקח טיסה.

תשאלו - אז מה המנחת עושה שם עם מכשיר הקשר שלו, אותו הוא חייב להפעיל כחלק מתנאי רישיון הפעלת המנחת?

ובכך המנחת מסייע לטייסים במתן נתונים על המצב בשדה: מזג-האוויר, רוח, מכשולים מסלול בשימוש ומיקום מטוסים אחרים באזור השדה. מדובר במתן מידע בלבד ולא בשירות פיקוח אווירי מקצועי.

האם למנחת יש סמכות ליתן למטוסים רשות לנחות? כמובן שלא, שכן הוא אינו פקח טיסה!

האם הוא רשאי לאשר הסעה על הקרקע? תתפלאו, אבל כן. המנחת אחראי על הסדר במנחת על הקרקע לרבות באזור החניה, אבל אסור לו לנהל את התנועה האווירית.

האחראי העיקרי לאירוע המצער הוא טיס הצסנה. הבחור לא קלט שהמסלול בשימוש הוא 22 ומיהר להיכנס לפיינל ל- 04 מיד עם הקמת קשר העין עם המנחת. הבחור גם לא הקשיב בקשר ולא שמע כי מטוס דו-מנועי קיבל רשות להסיע ולהמריא על מסלול 22. על הטיס המצטרף לנחיתה במנחת חלה החובה לוודא כי הוא נכנס להקפה על המסלול הנכון והוא אחראי לתאם את הגישה והנחיתה באופן ראוי ובטוח.

מה כדאי לעשות לשיפור בטיחות התעבורה במנחתים?

קודם כל להיות עירני ולהכיר את מצב התנועה האווירית במנחת.
אין לקפוץ לפינל הראשון הנקרה בדרכך.
יש להקפיד על נוהל דיבור מלא ותקני בקשר.

לו טיס הצסנה היה דואג לאשר בקולו את הנתונים שקיבל מהמנחת, לרבות מספרו של המסלול בשימוש, יתכן כי האירוע היה נמנע.
חשוב לציין את שם המסלול עליו אתה מתכנן לנחות בכל דיווח. למשל: "עם הרוח למסלול 04", או "ABC – X 4 פינל למסלול 04". המהדרין יוסיפו גם את שמו של המנחת לדיווח.

לו טיס הצסנה היה מנהל נד"בר נכון, יש סיכוי רב שטיס הדו-מנועי היה ממתין לפני שהתיישר והמריא אליו בהד-און.
סביר להניח כי משהו, הדו-מנועי או המנחת, היו מבינים שטיס הצסנה טועה במסלול בשימוש ומתקנים אותו.

ומה עם הדו-מנועי? הטיס שלו יוצא צדיק?

ממש לא. הוא הרי ידע שהמטוס עומד להיכנס לפינל וטוב היה לו היה ממתין ומתיישר לאחר נחיתתו. אין צורך להיכנס ללחץ, ולבצע בדיקות חפזות ולהמריא בחפזון.
כמובן שטיס הדו-מנועי היה מגלה אוראות יפה לו היה שואל את טיס הצסנה היכן הוא נמצא ותוך כמה זמן יכנס לאיזה פינל לפני שהחליט להתיישר ולהמריא.

באחרונה החלה אגודת התעופה הכללית להנחית את מטוסי האגודה באירועים שונים. גם המנחתים שלנו אינם פקחי טיסה. ותפקידם לספק לנו נתונים על השדה ותו לא.

ועצה אחרונה – מתכנן לטוס למנחת? בשלב ההכנה למד היטב את נתוני השדה, תדרים, נקודות כניסה ויציאה, גבהים, מכשולים וכו'. ובנוסף – עבור על נוהל הדיבור במנחתים ורענן את הנוהלים.

את נוהל הדיבור במנחתים ניתן למצוא באינטרנט, באתר האגודה.

אז זהו להפעם – טוסו הרבה – אבל בזהירות!