



רשומות

קובץ התקנות

9 במרס 2014

7351

ז' באדר ב' התשע"ד

עמוד

764	תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון), התשע"ד-2014
922	תקנות הטיס (סוגי תקריות חמורות), התשע"ד-2014
924	הודעת החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדיקטור חיצוני), התשע"ד-2014
925	הודעת שירות התעסוקה (תשלומים ממבקש עבודה בקשר לתיווך עבודה), התשע"ד-2014
	הודעת עובדים זרים (איסור העסקה שלא כדין והבטחת תנאים הוגנים) (שיעור ניכויים מהשכר בעד מגורים
925	הולמים), התשע"ד-2014
	הודעת עובדים זרים (איסור העסקה שלא כדין והבטחת תנאים הוגנים) (שיעור ניכוי מהשכר בעד דמי
926	ביטוח רפואי), התשע"ד-2014

תקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה) (תיקון), התשע"ד-2014

בתוקף סמכותי לפי סעיפים 9, 46, 47, 67, 72, 73, 76(א)2, 78 ו-168 לחוק הטיס, התשע"א-2011' (להלן – החוק), ולפי סעיף 166 לחוק באותם עניינים שלגביהם אני מוסמך להתקין תקנות לפי סעיפים 9, 12, 16, 18, 19, 23, 24, 46, 47, 63, 67, 68, 71, 72, 74, 78, 172(4)א ו-173(ב) לחוק ובהתאם לסמכות הנתונה בסעיפים כאמור, בהסכמת שר הביטחון לפי סעיף 72(ד) רישא לחוק לעניין תקנות 12, 35, 42, 43, 184 ו-208 ובהתייעצות עמו לפי סעיף 72(ד) סיפה לחוק לעניין תקנה 6א לתקנות העיקריות כנוסחה בתקנה 5, לעניין תקנות 34 עד 34ג לתקנות העיקריות כנוסחה בתקנה 22, לעניין תקנות 34, 36, 37, ו-45, לעניין תקנה 115 לתקנות העיקריות כנוסחה בתקנה 49, ולעניין תקנות 70, 80, 81, 110, 165, 177, 203, 209, 210, 212, 217, 220, ו-235, בהתייעצות עם השר להגנת הסביבה לפי סעיף 74(ו) לחוק לעניין תקנה 163, לפי הצעת רשות התעופה האזרחית לפי סעיף 168(ב) לחוק, ובהתאם לסעיף 197 לחוק, אני מתקין תקנות אלה:

1. החלפת תקנה 1 במקום תקנה 1 לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), התשמ"ב-1981¹ (להלן – התקנות העיקריות), יבוא:

"הגדרות 1. בתקנות אלה –

"אחזקה" – פעולות בדק, למעט פעולת שינוי;

"אטמוספירה סטנדרטית" – כהגדרתה בתקנה 18 לתקנות התיעוד;

"אזור פיקוח טרמינלי" – כמשמעותו בתקנה 58 וכפי שפרסם המנהל בפמ"ת;

"אזור פיקוח שדה" – כמשמעותו בתקנה 59 וכפי שפרסם המנהל בפמ"ת;

"אזור תמרון" (Maneuvering Area) – החלק של שדה התעופה המיועד להמראה, נחיתה והסעה של כלי טיס, למעט רחבות החנייה;

"אזור תנועה" (Movement Area) – אזור התמרון ורחבות החנייה;

"איש צוות אוויר" – איש צוות המחזיק ברישיון עובד טיס תקף והממלא תפקיד מבצעי הדרוש להפעלת כלי טיס בזמן הטיסה;

"אפ"א" (אישור פריט אוירונטי) – אישור מאת המנהל כי פריט מתאים לשימוש תעופתי, כאמור בפרק הארבעה עשר לתקנות התיעוד;

"אתר האינטרנט" – אתר הרשות שכתובתו <http://caa.gov.il>;

"בד"ח" – מערך בדיקות והוראות חיוניות להפעלת כלי טיס, המקובל על המנהל;

¹ ס"ח התשע"א, עמ' 830.

² ק"ת התשמ"ב, עמ' 8.

”ביצועי אנוש” – יכולות ומגבלות אנושיות שלהן השפעה על בטיחות ויעילות הפעלות תעופתיות;

”ביצועי תקשורת נדרשים” (RCP – Required Communication Performance) – הגדרת ביצועים נדרשים של תקשורת מבצעית לשם עמידה בדרישות מסוימות של ניהול תעבורה אווירית;

”בלון” – כלי טיס קל מהאוויר שאינו מונע על ידי מנוע;

”בלון מאויש” – בלון בין אם הוא חופשי או קשור לקרקע אשר לפי מפרט או הוראות היצרן רשאי לשאת אדם אחד או יותר;

”בסיס ענן” (Ceiling) – הגובה מעל פני הקרקע או המים של בסיס השכבה הנמוכה ביותר של ענן, המכסה יותר ממחצית פני השמים והמצויה מתחת לגובה של 6,000 מטרים (20,000 רגל);

”גובה החלטה” (DH – Decision Height) (לגבי גובה מפתן המסלול) או (DA – Decision Altitude) (לגבי גובה פני הים הממוצע) – גובה מוגדר בגישה מדויקת או בגישה באמצעות הנחיה אנכית שבו יש חובה להתחיל בתהליך הליכה סביב אם תנאי הראות אינם מאפשרים לטייס ליצור קשר עין המהווה תנאי להמשך הגישה; לעניין זה, ”קשר עין” – חשיפה לעין הטייס מבעוד מועד של מקטע העזרים החזותיים, הנכון לסוג ההפעלה וקטגוריית הגישה, או קטע מאזור הגישה לשדה, כך שהוא יכול להעריך את מיקום כלי הטיס ואת שיעור השינוי במיקומו באשר לנתיב הרצוי;

”גובה לחץ” (Pressure Altitude) – לחץ אטמוספרי, המבוטא ביחידות של גובה המתאים לאותו הלחץ באטמוספירה הסטנדרטית;

”גובה מזערי להנמכה” (MDA – Minimum Descent Altitude או MDH – Minimum Descent Height) – גובה מסוים בגישה בלתי מדויקת או בגישה הקפה (circling approach), אשר מתחתיו אין להנמיך בלא שהטייס יצר קשר עין המהווה תנאי להמשך הגישה; לעניין זה, MDA לגבי גובה פני הים ו-MDH לגבי גובה שדה התעופה או גובה סף המסלול, אם הוא יותר מ-2 מטרים (7 רגלים) מתחת לגובה שדה התעופה; ”קשר עין” – חשיפה לעין הטייס מבעוד מועד של מקטע העזרים החזותיים, הנכון לסוג ההפעלה וקטגוריית הגישה, או קטע מאזור הגישה לשדה, כך שהוא יכול להעריך את מיקום כלי הטיס ואת שיעור השינוי במיקומו לגבי נתיב הרצוי, ובמקרה של גישה הקפה – סביבת המסלול;

”גובה שיוט” – גובה הנשמר בחלק משמעותי של הטיסה;
”גילשון” – גילשון כאמור בפסקה (1) או (2) להגדרה ”כלי
רחיפה” בחוק;

”גישה התחלתית” (Initial Approach) או ”קטע גישה
התחלתית” (Initial Approach Segment) – הקטע
שבין קבע הגישה ההתחלתית (Initial Approach)
Fix) ובין קבע הביניים (Intermediate Fix), או, כאשר
יש, קבע הגישה הסופית או נקודת הגישה הסופית
(Final Approach Fix or Point);

”גישה ונחיתה בנוהלי טיסת מכשירים” – גישת מכשירים
ונחיתה שהן אחד מאלה:

(1) גישה לא מדויקת ונחיתה (Non-precision
Approach and landing operations) – תהליך
גישה ונחיתה העושה שימוש בהנחיה אופקית, אך
אינו עושה שימוש בהנחיה אנכית;

(2) גישה ונחיתה עם הנחיה אנכית (Approach and
landing operations with Vertical Guidance) –
תהליך גישה ונחיתה הכולל הנחיה אופקית והנחיה
אנכית, אך אינו עומד בדרישות הקבועות לגישה
מדויקת ונחיתה;

(3) גישה מדויקת ונחיתה (Precision Approach
and landing operations) – תהליך גישה ונחיתה
הכולל הנחיה אופקית והנחיה אנכית מדויקת, וכן
מינימה המוגדרת לפי קטגוריית הגישה והנחיתה,
כלהלך;

(א) הפעלה בקטגוריה I (CAT I) (Category I)
Operation, הכוללת:

(1) גובה החלטה (DH) שאינו נמוך
מ־200 רגל (60 מטרים);

(2) ראות אופקית שאינה פחותה
מ־800 מטרים או ראות על מסלול שאינה
פחותה מ־550 מטרים;

(ב) הפעלה בקטגוריה II (CAT II) (Category II)
Operation, הכוללת:

(1) גובה החלטה (DH) הנמוך מ־200
רגל (60 מטרים) ואינו נמוך מ־100 רגל
(30 מטרים);

(2) ראות על מסלול שאינה פחותה
מ־300 מטרים;

(ג) הפעלה בקטגוריה IIIA (Category IIIA) Operation) הכוללת:

(1) גובה החלטה (DH) הנמוך מ-100 רגל (30 מטרים), או בלא גובה החלטה;

(2) ראות על מסלול שאינה פחותה מ-175 מטרים;

(ד) הפעלה בקטגוריה IIIB (Category IIIB) Operation) הכוללת:

(1) גובה החלטה (DH) הנמוך מ-15 מטרים (50 רגל), או בלא גובה החלטה;

(2) ראות על מסלול הפחותה מ-175 מטרים ואינה פחותה מ-50 מטרים;

(ה) הפעלה בקטגוריה IIIC (Category IIIC) Operation) שאינה כוללת מגבלות לעניין גובה החלטה או ראות על מסלול;

לעניין זה, הנחיה אופקית והנחיה אנכית נוגעים להנחיה המבוצעת באמצעות מיתקן עזר קרקעי לניווט או באמצעות בסיס נתוני ניווט ממוחשב;

"גישה סופית" (Final Approach) או "קטע גישה סופית" (FAS – Final Approach Segment) – הקטע מתוך תהליך גישה מכשירים שבו מושגת התיישרות עם צירי הגישה לקראת הנחיתה;

"גישה מכשירים" (Instrument Approach Procedure) – סדרת תמרונים מוגדרים מראש לרבות פירוט ההגנה ממכשולים, המבוצעים בהסתמך על מכשירי הטיסה, החל בקבע הגישה ההתחלתית, או כאשר יש, מנקודת התחלה של נתיב הגעה מוגדר, עד לנקודה אשר ממנה ניתן להשלים את הנחיתה, או, אם הנחיתה לא הושלמה, למקום שעומד באמות מידה של ניקיון ממכשולים לשם ביצוע המתנה (holding) או לשם טיסה בנתיב;

"דאון" – כלי טיס כבד מן האוויר, הנתמך בטיסה בעיקר על ידי כנף קבועה ואשר טיסתו אינה תלויה באופן בלעדי במנוע;

"דיווח מזג אוויר" (Meteorological Report) – דיווח בדבר תצפית מזג אוויר לגבי זמן ומיקום מוגדרים;

"דייל" – איש צוות, שאינו איש צוות אוויר, המבצע תפקידים שהטיל עליו המפעיל האווירי או הטייס המפקד של כלי הטיס, הנוגעים לבטיחות הנוסעים;

“הוראות כושר אווירי” – כמשמעותן בסעיף 69 לחוק;

“הוראות תעבורה אווירית” – לגבי מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל – כהגדרתן בחוק, ולגבי מרחב אווירי שמחוץ למרחב הפיקוח התעופתי של ישראל – הוראות לתעבורה אווירית הניתנות בידי יחידת נת”א לפי נספח 11 לאמנה;

“הליקופטר” – כלי טיס כבד מן האוויר הנתמך בטיסה בעיקר באמצעות התגובה שיוצר האוויר במגעו עם כנף סובבת ממונעת אחת או יותר הקבועה או הקבועות על ציר אנכי בעיקרו;

“הפרדה אנכית מזערית מופחתת” (RVSM – Reduced Vertical Separation Minimum) – הפרדה אנכית בין מטוסים של 300 מטר (1,000 רגל) בין רום טיסה 290 לבין רום טיסה 410, כולל גבהים אלה;

“התקרחות חמורה” (Severe Icing) – התקרחות שבה קצב הצטברות הקרח הוא כזה שמערכות הפשרת הקרח או מניעת ההתקרחות של כלי הטיס אינן יכולות להקטין את הסכנה לבטיחות הטיסה כתוצאה מההתקרחות או לשלוט בה, ונדרש שינוי מידי בגובה הטיסה או בכיוונה;

“התקרחות מתונה” (Moderate Icing) – התקרחות שבה קצב הצטברות הקרח הוא סכנה לבטיחות הטיסה, השימוש במערכת הפשרת הקרח או מניעת ההתקרחות של כלי הטיס חיוני, ושינוי של גובה הטיסה או כיוונה רצוי;

“זמן טיסה” –

(1) לעניין מטוס – פרק הזמן מהרגע שבו המטוס נע לראשונה לשם המראה ועד לעצירתו הסופית בסוף הטיסה;

(2) לעניין הליקופטר – פרק הזמן מהרגע שבו החל הרוטור של ההליקופטר להסתובב ועד לרגע שבו ההליקופטר נעצר סופית בסוף הטיסה והרוטור חדל מלהסתובב;

(3) לעניין דרישות ניסיון של איש צוות אוויר – יחושב זמן הטיסה לפי הפרק החמישי לחלק א' לתקנות הרישיונות;

“זמן תאורה” – זמן הלילה וכן כל זמן אחר שבו הראות לקויה מחמת תנאי מזג האוויר או מחמת כל סיבה אחרת;

“טייס משנה” (Co-Pilot) – טייס הממלא תפקיד בהטסתו של כלי טיס, למעט תפקיד של טייס מפקד, ולמעט טייס מתלמד;

“טיסה בין-לאומית” – טיסה שלפחות אחת מנקודות המוצא, הביניים או היעד שלה היא מחוץ לישראל או שחלק ממנה מתבצע מעל שטחה של מדינה זרה;
“טיסה כללית” – טיסה המבוצעת בהפעלה כללית של כלי טיס;

“טיסה ממושכת מעל ים” –

(1) לעניין מטוס קטן, מטוס המופעל לפי הפרק השלושה עשר, וכלי טיס שאינו מטוס או רוטורקפט – טיסה מעל לים במרחק אופקי של יותר מ-50 מיילים ימיים (93 ק"מ) מקו החוף הקרוב ביותר;

(2) לעניין מטוס שאינו כלול בפסקה (1) – טיסה מעל הים במרחק שבו הוא יכול לבצע נחיתה בשדה התעופה הקרוב ביותר, כלהלן:

(א) למטוס רב-מנועי – 120 דקות טיסה במהירות שיוט רגילה או 740 ק"מ (400 מיילין ימיים), לפי הקטן ביניהם;

(ב) למטוס חד-מנועי – 30 דקות טיסה במהירות שיוט רגילה או 185 ק"מ (100 מיילין ימיים), לפי הקטן מביניהם;

(3) לעניין רוטורקפט – טיסה מעל הים במרחק אופקי של יותר מ-50 מיילים ימיים (93 ק"מ) מקו החוף הקרוב ביותר או ממנחת רוטורקפט בים;

“טיסה מסחרית” – הטסת כלי טיס לשם הסעת נוסעים, הובלת טובין או מתן שירות, בתמורה;
“טיסן נהוג רדיו” – כל אחד מאלה:

(1) טיסן כמשמעותו בפסקה (6) להגדרה “כלי רחיפה” בחוק, שמסתו 300 גרם ומעלה;

(2) טיסן לא ממונע נהוג רדיו שאינו מאויש, שמסתו 300 גרם ומעלה, המשמש או המיועד לשמש למטרות ספורט ופנאי;

“טכנאי לבדק כלי טיס” – אדם שקיבל רישיון טכנאי לבדק כלי טיס לפי הפרק הראשון לחלק ה' לתקנות הרישיונות;

“יום” – חלק היממה שאינו לילה;

“יומן תחזוקה” – יומן המצוי דרך קבע בכלי הטיס, המיועד לרישום תקלות טכניות בכלי הטיס, מנועיו, מדחפיו או ציוד שבו, ואופן הטיפול בהן ובכלל זה דחייתן, ומידע נוסף הדרוש לשם שמירה על בטיחות טיסה נמשכת;

"יחידת נת"א" – כהגדרתה בחוק, לרבות כל גוף הנותן שירותי ניהול תעבורה אווירית במרחב אווירי מחוץ למרחב הפיקוח התעופתי של ישראל;

"בט"מ" – כללי טיסת מכשירים (IFR – Instruments Flight Rules);

"בט"ר" – כללי טיסת ראייה (VFR – Visual Flight Rules);

"בטר"ח" – כללי טיסת ראייה חקלאית;

"בטר"מ" – כללי טיסת ראייה מבוקרת (CVFR – Controlled Visual Flight Rules);

"כלי טיס" – למעט אלה:

(1) כלי טיס בלתי מאויש נהוג רדיו, בין שהוא

ממונע ובין שאינו ממונע, שמסתו פחותה מ-300 גרם;

(2) כלי טיס בלתי מאויש שאינו נהוג רדיו, בין

שהוא ממונע, ובין שאינו ממונע;

"כלי טיס רוטורי" – כלי טיס כבד מן האוויר הנתמך בטיסה בעיקר באמצעות התגובה שיוצר האוויר במגעו עם כנף סובבת אחת או יותר;

"כללי כושר אווירי" – כהגדרתם בתקנות התיעוד;

"כשירות אווירית" או "כשירות לטיסה" – כהגדרת "כשירות אווירית" בתקנות מכוני הבדק;

"כשירות אווירית נמשכת" – כלל התהליכים המבטיחים כי בכל זמן נתון לאורך חייו התפעוליים של כלי טיס, מנוע, מרחף או ציוד תעופתי שבו, הם ממלאים אחר כללי הכושר האווירי הישימים, ונמצאים במצב להפעלה בטוחה;

"לילה" – חלק היממה מגמר דמדומי הערב (evening civil twilight) עד תחילת דמדומי הבוקר (morning civil twilight) כמפורסם בטבלאות זריחה-שקיעה שבפמ"ת;

"מדינת התכן" – כהגדרתה בסעיף 128(ב) לחוק;

"מטוס" – כלי טיס כבד מן האוויר המונע באמצעות מנוע והנתמך בטיסה בעיקר באמצעות כנף קבועה;

"מטוס גדול" – מטוס שמסתו המרבית המורשית להמראה עולה על 5,700 ק"ג;

"מטוס הדרכה זעיר" – מטוס זעיר דו-מושב;

"מטוס זעיר" – מטוס חד-מושבי שמסתו המרבית המורשית להמראה אינה עולה על 390 ק"ג או מטוס דו-מושבי שמסתו המרבית המורשית להמראה אינה עולה על 600 ק"ג או אם הוא מיועד להמראה ונחיתה על פני מים – 650 ק"ג, והמסוגל להסיע עד שני בני אדם לרבות הטייס, והוא אחד מאלה:

(1) סוג א' – שמושב הטייס בו מחובר באופן קשיח לכנף;

(2) סוג ב' – שמושב הטייס בו תלוי מתחת לכנף וניתן להטיה כלפיה;

"מטוס קטן" – מטוס שמסתו המרבית המורשית להמראה היא 5,700 ק"ג או פחות;

"מטוס רב-מנועי" – מטוס בעל שני מנועים או יותר;

"מגדל פיקוח" – יחידת נת"א המספקת שירותי פיקוח ובקרה על תעבורת כלי טיס באוויר או על פני הקרקע בשדה תעופה;

"מידע מטאורולוגי" (Meteorological Information) – דיווח מזג אוויר, תחזית מזג אוויר, ניתוח מצב מזג אוויר וכל מידע נוסף בדבר תנאי מזג אוויר, נוכחיים או צפויים, המסופק –

(1) בישראל – בידי השירות המטאורולוגי או מי שהוא הסמיך לעניין זה, ובכלל זה מידע ממיתקן דיווח מזג אוויר שאושר לפי סעיף 37 לחוק, הנמסר לכלי טיס מיחידת נת"א;

(2) במדינת חוץ – בידי גורם המוסמך לכך באותה מדינה, כמפורט בפרסומי המידע התעופתי של אותה מדינה, או בידי גורם אחר שמנהל השירות המטאורולוגי, בהסכמת המנהל, אישר אותו לכך;

"מידע תחזוקתי" – כל אחד מאלה:

(1) הוראות לשמירה על כשירות אווירית נמשכת או התאמה נמשכת לשימוש תעופתי מאת יצרן כלי טיס, גוף כלי טיס, מנוע כלי טיס, מדחף, רוטור, ציוד תעופתי, בשלמותם או כל חלק מהם (להלן בהגדרה זו – פריט טיס) או המתכן שלו, לרבות ספרי עזר ועלוני שירות;

(2) הוראות כושר אווירי לגבי פריט טיס, שניתנו לפי סעיף 69 לחוק;

(3) כל דרישה, הוראה או מידע לגבי שמירה על כשירות אווירית נמשכת של פריט טיס ישראלי, שנתן המנהל או של פריט טיס זר שנתנה הרשות המוסמכת במדינת הרישום או במדינת התכן של אותו פריט טיס;

(4) הוראות לשמירה על כשירות אווירית נמשכת של פריט טיס מאת המפעיל האווירי של אותו פריט טיס, לרבות נוהלי התחזוקה ומערכי האחזקה שלו;

(5) כל מידע ישים לעניין שינוי דרך ביצועה של פעולת בדיק מסוימת;

”מין” (class) –

(1) בקשר למתן רישיונות והגדרים לעובדי טיס, זכויותיהם ומגבלותיהם – כהגדרתו בתקנות הרישיונות;

(2) בקשר למתן רישיונות לכלי טיס, פירושו חלוקה רחבה של כלי טיס בעלי אפיונים דומים של הנעה, טיסה או נחיתה; בכלל זה מטוס, כלי טיס רוטורי, דאון, בלון, מטוס יבשתי ומטוס ימי;

”מינימת הפעלה בשדה תעופה” (Aerodrome Operating Minima) – מגבלות השימוש בשדה תעופה לאחד או יותר מאלה, המבוטאות במונחים כמפורט לצדם:

(1) המראה – המבוטאות במונחים של ראות או ראות על מסלול וכן, אם נדרש, מצב העננות;

(2) נחיתה בגישת מכשירים מדויקת – המבוטאות במונחים של ראות או ראות על מסלול וכן גובה החלטה המתאים לקטגוריית ההפעלה;

(3) נחיתה בגישת מכשירים באמצעות הנחיה אנכית – המבוטאות במונחים של ראות או ראות על מסלול וכן גובה החלטה;

(4) נחיתה בגישת מכשירים לא מדויקת – המבוטאות במונחים של ראות או ראות על מסלול, גובה מזערי להנמכה וכן, אם נדרש, מצב העננות;

”מירשה טיסה” – הרשאה שנתנה יחידת נת”א לכלי טיס לפעול (to proceed), לפי תנאים שהגדירה;

”מנוע” – כהגדרת ”מנוע כלי טיס” בתקנות התיעוד;

”מנוע טורבינה” – לרבות מנוע מסוג טורבו־מדחף;

”מנוע קריטי” – מנוע שכישלונו ישפיע בצורה החמורה ביותר על הביצועים ותכונות הניהוג של כלי הטיס;

”מערך אחזקה” (maintenance program) – מסמך המפרט, לגבי כלי טיס, את פעולות הבדיק והתחזוקה הקלה המתוכננות ותדירות השלמתן וכן נהלים משלימים, כדוגמת תכנית האמינות, הנדרשים להפעלתו הבטוחה של כלי הטיס שלגביו חל מערך האחזקה;

”מפקח” – מי שמונה למפקח לפי סעיף 94 לחוק;

"מפקח על תנועה אווירית" – בעל רישיון מפקח על תנועה אווירית שניתן לפי הפרק השני לחלק ה' לתקנות הרשיונות;

"מצנח ממונע" – כמשמעותו בפסקה (5) להגדרה "כלי רכיפה" בחוק;

"מקובל על המנהל" – מסמך, נתון, שיטה, טכניקה, מערכת, אמצעי או פעולה המקובלים על המנהל לפי תקנה 545ד;

"משרד מיקום חירום" (ELT – Emergency Locator Transmitter) – ציוד לשידור אותות מובחנים בתדרים ייעודיים אשר יכול להיות מופעל באופן אוטומטי במקרה של התרסקות או באופן ידני, שהוא אחד מאלה:

(1) משרד מיקום חירום אוטומטי קבוע (ELT (AF Automatic Fixed ELT) – משרד המופעל באופן אוטומטי ומחובר באופן קבוע לכלי הטיס;

(2) משרד מיקום חירום אוטומטי נייד (ELT (AP Automatic Portable ELT) – משרד המופעל באופן אוטומטי, מחובר באופן קשיח לכלי הטיס אבל ניתן להסרה ממנו במהירות;

(3) משרד מיקום חירום אוטומטי נפרס (ELT (AD Automatic deployable ELT) – משרד המחובר באופן קשיח לכלי הטיס והנפרס ומופעל באופן אוטומטי במקרה של התרסקות וכן, במקרים מסוימים, מופעל גם באמצעות חיישנים הידרוסטטיים וניתן לפריסה גם באופן ידני;

(4) משרד מיקום חירום להישרדות (ELT (S Survival ELT) – משרד הניתן להסרה מכלי הטיס והמאוחסן כך שניתן להפעילו בנקל במקרי חירום, והמופעל באופן ידני בידי ניצולים;

"נוהל תקן טכני" (TSO – Technical Standard Order) – אמת מידה טכנית מזערית המשמשת בכלי טיס אזרחי לחומרים, חלקים, תהליכים וציוד תעופתי, כאמור בפרק משנה O לחלק ה-21 לפ.א.ר.;

"נוטאם" (NOTAM) – הודעה המופצת באמצעי תקשורת אלקטרוני (telecommunication) הנוגעת למיסוד תשתית תעופה, שירות תעופתי, או הוראות תעבורה אווירית, מצבם או שינוים, וכן לסיכונים לתעופה, אשר חיוני להביאה במהירות לידיעת אנשים העוסקים בהפעלת טיסות;

"ניווט מבוסס ביצועים" (PBN – Performance-based navigation) – ניווט מרחבי המבוסס על דרישות ביצועים בעבור כלי טיס הטס בנתיב טיסה, בנוהלי גישת מכשירים או במרחב אווירי מוגדר;

"נקודת אל-חזור" (Point of no return) – נקודת הציון הגאוגרפית האחרונה שממנה יכול מטוס לטוס, בטיסה נתונה, לשדה היעד או לשדה משנה לנתיב זמין;

"נקודת הליכה סביב" (MAPt – Missed Approach Point) – הנקודה בתהליך גישת מכשירים שבה או לפניה יש להתחיל בתהליך ההליכה סביב;

"נקודת תכנון מחדש בטיסה" (Point of in-flight re-planning) – נקודת ציון גאוגרפית שממנה יכול מטוס להמשיך בטיסה לשדה היעד, או לסטות לשדה משנה אם בעת ההגעה לאותה נקודה לא נותרה במטוס כמות דלק מספקת להשלמת הטיסה לשדה היעד עם כמויות הדלק הנדרשות לפי תקנות אלה;

"נת"א" – ניהול תעבורה אווירית;

"סוג" (type) –

(1) לעניין רישיונות והגדרים לעובדי טיס, לזכויותיהם ולמגבלותיהם – ייצור ודגם בסיסי של כלי טיס, לרבות שינויים בו שאינם משנים את הטסתו (handling) או את מאפייני טיסתו (flight characteristic), לדוגמה: B.777; A320;

(2) לעניין דרישות לגבי כלי טיס – כלי הטיס הדומים זה לזה בתכן שלהם, לדוגמה: B737-800 ו-Piper PA-23-235; B737-900 ו-Piper PA-23-250;

"סוג ביצועי התקשורת הנדרשים" (Required communication performance type (RCP type) – הגדרה המייצגת ערכים של זמן ביצוע התקשורת, רציפותה, זמינותה ושלמותה בביצועי התקשורת הנדרשים;

"ספר בקרת האחזקה" (MCM – Maintenance Control Manual) – ספר עזר לתחזוקה כמשמעותו בסעיף 19(3)(ב) לחוק, המפרט את נוהלי המפעיל האווירי המבטיחים כי כל פעולות הבדק והתחזוקה הקלה, המתוכננות והבלתי מתוכננות, מבוצעות בכלי הטיס של המפעיל האווירי בזמן ובאופן מבווקר ומשביע רצון;

"ספר הטיסה" (Flight Manual) – ספר עזר, המשווה לתעודת כושר הטיסה של כלי הטיס, הכולל הגבלות שבהן חייב כלי הטיס לעמוד לצורך שמירת כשירותו האווירית, וכן הוראות ומידע הדרושים לאנשי צוות האוויר להפעלתו הבטוחה של כלי הטיס;

"ספר עזר למבצעים" (Operations Manual) – ספר עזר של מפעיל אווירי הכולל נהלים, הוראות והנחיות לשימוש והכוונה של כוח האדם המועסק על ידו בתפקיד תפעולי;

"ספר תפעול כלי טיס" (Aircraft Operating Manual) – ספר עזר, המכיל נוהלי תפעול במצב רגיל, במצב בלתי רגיל ובמצב חירום, בד"ח, מגבלות, מידע לגבי ביצועי כלי הטיס, פרטים לגבי מערכות כלי הטיס ומידע נוסף הנוגע להפעלת כלי הטיס;

"עפיפון" – כלי טיס העשוי ממבנה העטוף בנייר, בבד, במתכת או בחומר אחר, המיועד להטסה והקשור לחבל או לכבל, והנתמך בטיסה בידי רוח הנעה מעבר למשטחיו בלבד;

"עקרונות הגורם האנושי" (Human Factors Principles) – עקרונות הישימים לתכן, רישוי, הדרכה, הפעלה ואחזקה תעופתיים המבקשים להביא לקיום ממשק בטוח בין האדם לבין שאר רכיבי המערכת, מתוך התחשבות הולמת בביצועי אנוש;

"פ.א.ר." – תקנות התעופה הפדרליות של ארצות הברית של אמריקה, שעותק מהן מופקד לעיון הציבור במשרדי הרשות ובאתר האינטרנט, בלא תשלום, בשינויים המפורטים בתקנות אלה וכן בשינויים אלה:

(1) בכל מקום שנאמר "FAA" יקראו הרשות;

(2) בכל מקום שנאמר "the administrator" יקראו המנהל;

(3) בתוספת החמישית (Appendix E) ובתוספת השישית (Appendix F) לחלק 121 לפ.א.ר., יקראו כל הפניה לתקנה 121.424 כהפניה לתקנה 447, וכל הפניה לתקנה 121.441 כהפניה לתקנה 461;

(4) בשינויים המפורטים בתוספת השנייה;

"פמ"ת" – פרסומי מידע תעופתי (Aeronautical – A.I.P Information Publication) בעלי תוקף קבוע החיוניים לתעבורה האווירית, שהוציא המנהל בהתאם לסעיף 84 לחוק, והעומדים לעיון הציבור באתר האינטרנט;

"פניית נוהל" (Procedure Turn) – תמרון שבו מבוצעת פניית יציאה מכיוון מוגדר, המלווה בפנייה בכיוון הנגדי, במטרה לאפשר לכלי הטיס ליירט נתיב או רדיאל ולהמשיך בכיוון ההפוך לכיוון המקורי;

"צה"ל" – צבא הגנה לישראל;

"קטגוריה" (category) – לעניין מתן רישיונות לכלי טיס – סיווג כלי טיס לפי שימוש המיועד לו או לפי ההגבלות התפעוליות של השימוש בו; בכלל זה תובלה, רגיל, שימושי, אקרובטי, מוגבל;

"קטגוריית הצלה וכיבוי אש" – קטגוריית שירותי הצלה וכיבוי אש כאמור בפרק התשיעי לחלק הראשון של נספח 14 לאמנה, כעדכונו מזמן לזמן –

(1) לעניין שדה תעופה – המפורסמת בפרסומי המידע התעופתי הנוגעים לאותו שדה;

(2) לעניין מטוס – הנגזרת 1-9 בחלק הראשון לנספח 14 לאמנה, לפי סוג המטוס;

"ראות טיסה" (Flight Visibility) – מרחק אופקי ממוצע לפנינים, מתא הטייס של כלי טיס הנמצא בטיסה, שממנו ניתן לראות ולזהות עצמים בולטים בלתי מוארים ביום ועצמים בולטים מוארים בלילה;

"ראות על מסלול" (RVR – Runway Visual Range) – המרחק שממנו יכול טייס של כלי טיס הנמצא על קו האמצע של מסלול לראות את סימוני המסלול, את תאורות המתווה של המסלול או את תאורות הזיהוי של קו האמצע שלו;

"רום טיסה" (flight level) – רמה של לחץ אטמוספרי קבוע המבוטא בשלוש ספרות שמשמעותן גובה במאות רגל מעל מישור שבו נמדד לחץ אוויר של 29.92 אינץ' כספית (1013.25 מיליבר); לדוגמה, רום טיסה 255 משמעותו קריאת מד גובה ברומטרי של 25,500 רגל;

"רקטה" – כלי טיס המונע באמצעות פליטת גזים מתפשטים הנוצרים במנוע מחומרי הדף בעלי כושר פעולה עצמי שאינם תלויים בהכנסת כל חומר מבחוח, לרבות כל חלק הנפרד ממנה במרוצת הפעולה;

"רישיון הפעלה מסחרית" – רישיון להפעלה מסחרית של כלי טיס שניתן לפי סעיף 2 לחוק רישוי שירותי התעופה, התשכ"ג-1963³;

³ ס"ח התשכ"ג, עמ' 104; התשע"א, עמ' 902.

CDL – Configuration Deviation) "רשימת חריגי תצורה"
(List) – רשימה שהכין מחזיק תעודת הסוג של כלי
הטיס ושאישרה מדינת התכן, המזהה חלקים חיצוניים
בסוג כלי טיס, שניתן להתחיל בטיסה גם אם אינם
נמצאים; רשימה כאמור תכיל, אם נדרש על פי ספר
הטיסה, מידע בדבר מגבלות ההפעלה ותיקון ביצועי
כלי הטיס הנגזרים מכך;

MEL – Minimum Equipment) "רשימת ציוד מזערי"
(List) – רשימה התואמת את רשימת הציוד המזערי
הראשית של סוג כלי הטיס או מחמירה ממנה, שהכין
מפעיל אווירי, המאפשרת הפעלת כלי הטיס, בכפוף
לתנאים מוגדרים, כאשר ציוד מסוים בכלי הטיס אינו
שמיש;

MMEL – Master Minimum) "רשימת ציוד מזערי ראשית"
(Equipment List) – רשימה שהכין מחזיק תעודת הסוג
של כלי הטיס לסוג כלי טיס מסוים, באישור מדינת
התכן, הכוללת רשימת פריטים שמותר שהם לא יהיו
שמישים עם התחלת הטיסה; רשימה כאמור יכולה
להיות קשורה לתנאי הפעלה מסוימים, להגבלות או
לנהלים מיוחדים;

"שדה", "שדה תעופה" – שדה תעופה, לרבות מנחת,
כהגדרתם בחוק;

"שדה מבודד", לעניין סוג נתון של מטוס – שדה יעד שלגביו
לא קיים שדה משנה לשדה היעד המתאים לאותו סוג
מטוס;

"שדה משנה" (Alternate Aerodrome) – שדה תעופה
שאליו יכול כלי טיס לטוס כאשר לא ניתן או לא
מומלץ להתקדם לעבר שדה היעד או לנחות בו, ובו
זמינים שירותים ומיתקנים הדרושים להפעלת כלי
הטיס, ובלבד ששדה תעופה כאמור מתאים להפעלת
כלי הטיס, ופעיל בזמן ההגעה המשוער; שדה משנה
יכול להיות כל אחד מאלה:

(1) שדה משנה להמראה (Take-off Alternate)
– שדה משנה שבו יוכל כלי הטיס לנחות אם הדבר
נדרש זמן קצר לאחר ההמראה וכאשר לא ניתן
להשתמש בשדה ההמראה;

(2) שדה משנה לנתיב (En-route Alternate) –
שדה משנה שבו יכול כלי הטיס לנחות במקרה שבו
נדרשת הסטה מנתיב הטיסה בעת טיסה בנתיב;

(3) שדה משנה לשדה היעד (Destination Alternate) – שדה משנה שבו יוכל כלי הטיס לנחות
כאשר לא ניתן או לא מומלץ לנחות בשדה היעד;

"שינוי", לעניין כלי טיס – לפי האמור בפרק הרביעי לתקנות התיעוד;

"שינוי גדול", לעניין כלי טיס – כהגדרתו בתקנות מכוני הבדק;

"שיפוף" – ביצוע פירוק, ניקוי, בדיקה, תיקון לפי הצורך, הרכבה מחדש וכן ביצוע בדיקה תפעולית לפי סימוכי השיפוף, כהגדרתם בתקנה 219 לתקנות הרישיונות;

"שירותי מידע תעופתי" – לגבי מרחב הפיקוח התעופתי של ישראל – כהגדרתם בחוק, ולגבי מרחב אווירי שמחוץ למרחב הפיקוח התעופתי של ישראל – שירותי מידע לתעופה הניתנים בידי מדינה חברה לפי נספח 15 לאמנה;

"שירותי קרקע" – שירותים הנדרשים לשם הגעה של כלי טיס לשדה תעופה ועזיבתו, למעט שירותי נת"א;

"שליטה תפעולית" – היכולת להורות על ייזום טיסה, המשכה, סטייה מנתיבה המתוכנן או סיומה, לשם הבטחת בטיחות כלי הטיס, ולשם הבטחת סדירות הטיסה ויעילותה;

"תהליך הליכה סביב" (Missed Approach Procedure) – התהליך שאותו יש לבצע אם לא ניתן להמשיך בגישה לנחיתה;

"תובלה אווירית מסחרית" – הפעלה של כלי טיס לשם הולכה של נוסעים או הובלה של מטען או דואר בתמורה;

"תכנית טיסה" – מידע מפורט המסופק ליחידת נת"א, לגבי טיסה מתוכננת, או לגבי קטע של טיסה מתוכננת, של כלי טיס;

"תכנית טיסה מבצעית" – תכנית טיסה שהכין מפעיל אווירי לביצוע טיסה בטוחה, כאמור בתקנה 78א המבוססת על שיקול ביצועי כלי הטיס, מגבלות תפעול נוספות ותנאים צפויים בנתיב הטיסה המתוכנן ובשדות התעופה הנוגעים לטיסה;

"תחזוקת קו" – כהגדרתה בתקנות מכוני הבדק;

"תחזית מזג אוויר" (Forecast) – תיאור תנאי מזג אוויר עתידיים, במועד מוגדר או בפרק זמן מוגדר, באזור מוגדר, המסופק –

(1) בישראל – שנותן השירות המטאורולוגי או מי שהוא הסמיך לעניין זה;

(2) במדינת חוץ – שנותן גורם המוסמך לכך באותה מדינה, כמפורט בפרסומי המידע התעופתי של אותה מדינה, או גורם אחר שמנהל השירות המטאורולוגי, בהסכמת המנהל, אישר אותו לכך;
"תיקון גדול" – כהגדרתו בתקנות מכוני הבדק;

IMC – Instrument) "תנאים מטאורולוגיים לטיסת מכשירים" (Meteorological Conditions) – תנאים מטאורולוגיים, המבוטאים במונחי ראות, מרחק מעננים וגובה בסיס הענן, הנמוכים מהתנאים המזעריים לטיסת ראייה;

VMC – Visual) "תנאים מטאורולוגיים לטיסת ראייה" (Meteorological Conditions) – תנאים מטאורולוגיים השווים לכל התנאים המזעריים המפורטים להלן או הטובים מהם, במונחי ראות, מרחק מעננים וגובה בסיס הענן;

(1) קיום ראות טיסה של לפחות 5 ק"מ מתחת לגובה של 3,050 מטרים (10,000 רגל) מעל גובה פני הים הממוצעים (AMSL) וראות טיסה של לפחות 8 ק"מ מעל לגובה זה;

(2) מרחק אופקי של לפחות 1,500 מטרים ומרחק אנכי של לפחות 300 מטרים (1,000 רגל) בין כלי הטיס ובין ענן;

(3) בסיס הענן (Ceiling) הוא לפחות 450 מטרים (1,500 רגל);

"תעודת אחזקה ושחרור" (Maintenance Release) – תעודה שמוצהר בה ומאושר כי פעולת הבדק המפורטת בה הושלמה באופן משביע רצון, לפי המידע התחזוקתי הישים, ולנוהלי הגוף המוסמך לביצוע פעולות הבדק;
"תפקיד תפעולי" – תפקיד מטעם מפעיל אווירי שהוא אחד מאלה:

(1) תפקיד איש צוות;

(2) תפקיד הקשור בניהול מבצעי טיסה ובשליטה תפעולית;

(3) תפקיד הקשור במתן שירותי קרקע או בהבטחת הכשירות האווירית הנמשכת של כלי טיס שהוא מפעיל;

"תצפית מזג אוויר" (Observation (Meteorological)) – מדידה או הערכה של נתון מזג אוויר קיים;
"תקנות הרישום" – תקנות הטיס (רישום כלי טיס וסימונם), התשל"ד-1973;

"תקנות הרישיונות" – תקנות הטיס (רישיונות לעובדי טיס),
 התשמ"א-1981;⁴
 "תקנות התיעוד" – תקנות הטיס (נוהלי תיעוד כלי טיס
 וחלקיהם), התשל"ז-1977;⁵
 "תקנות מכוני הבדק" – תקנות הטיס (מכוני בדק),
 התשע"ג-2013.⁷

2. החלפת מונחים – בתקנות העיקריות –

- (1) בכל מקום ישונו המונחים כמפורט להלן ושינויי הצורה הדקדוקיים ייעשו לפי זה –
- (א) במקום "אווירון" או "אווירון" יבוא "מטוס" ובמקום "אווירונים" או "אווירונים" יבוא "מטוסים";
- (ב) במקום "אחזקה קלה" יבוא "תחזוקה קלה" ובמקום "האחזקה הקלה" יבוא "התחזוקה הקלה";
- (ג) במקום "באופן ובטופס" או "בטופס ובאופן" יבוא "באופן ובצורה";
- (ד) במקום "גובה החלטה (DH)" יבוא "גובה החלטה" ובמקום "גובה ההחלטה (DH)" יבוא "גובה ההחלטה";
- (ה) במקום "גוף מוסמך לביצוע אחזקה" או "גוף מוסמך לביצוע האחזקה" יבוא "גוף מוסמך לביצוע פעולות בדק" ובמקום "הגוף המוסמך לביצוע אחזקה", "הגוף המוסמך לביצוע האחזקה" או "הגוף המוסמך המבצע את האחזקה", יבוא "הגוף המוסמך לביצוע פעולות בדק";
- (ו) במקום "גלישון" יבוא "גילשון";
- (ז) במקום "הנמכת מכשירים" יבוא "גישת מכשירים";
- (ח) במקום "הרשום בישראל" יבוא "ישראלי";
- (ט) במקום "השירות המטאורולוגי בישראל" או "השירות המטאורולוגי של ישראל" יבוא "השירות המטאורולוגי";
- (י) במקום "טורבו-פרופ", "טורבו-פרופלר" או "טורבו-פרופלור" יבוא "טורבו-מדרף";
- (יא) במקום "טיסה פרטית" יבוא "טיסה כללית";
- (יב) במקום "כלי טיס גדול" יבוא "מטוס גדול";
- (יג) במקום "כלי טיס קטן" יבוא "מטוס קטן";
- (יד) במקום "כלי טיס גדולים" יבוא "מטוסים גדולים";
- (טו) במקום "כלי טיס קטנים" יבוא "מטוסים קטנים";
- (טז) במקום "משרד התחבורה" יבוא "משרד התחבורה והבטיחות בדרכים";

⁴ ק"ת התשל"ד, עמ' 312; התשע"א, עמ' 1376.

⁵ ק"ת התשע"א, עמ' 510; התשע"ג, עמ' 710.

⁶ ק"ת התשל"ז, עמ' 1576; התשע"ב, עמ' 854.

⁷ ק"ת התשע"ג, עמ' 668.

(יז) במקום "נספחים E ו-F לחלק 121 לפ.א.ר." יבוא "התוספות החמישית והשישית (F & E Appendices) לחלק 121 לפ.א.ר.", ובמקום "נספח F לחלק 121 לפ.א.ר." יבוא "התוספת השישית (Appendix F) לחלק 121 לפ.א.ר.";

(יח) במקום "ספר עזר לטיסה" יבוא "ספר טיסה" ובמקום "ספר העזר לטיסה" יבוא "ספר הטיסה";

(יט) במקום "פרופלר" או "פרופלור" יבוא "מדחף" ובמקום "פרופלרים" או "פרופלורים" יבוא "מדחפים";

(כ) במקום "פת"א" יבוא "נת"א";

(כא) במקום "ראש מינהל התעופה האזרחית" יבוא "המנהל";

(כב) במקום "רוטורקפט" יבוא "כלי טיס רוטורי" ובמקום "הרוטורקפט" יבוא "כלי הטיס הרוטורי";

(כג) במקום "שדה תעופה משני" יבוא "שדה משנה";

(כד) במקום "שטח המדינה" יבוא "שטח ישראל";

(כה) במקום "שר התחבורה" יבוא "השר";

(2) בכל מקום, מלבד בפרק התשיעי, במקום "הפעלה מבצעית" יבוא "הפעלה אווירית";

(3) בפרק השלושה עשר, בכל מקום, למעט בתקנה 378(ג)(1) כנוסחה בתקנה 101 לתקנות אלה, לעניין צירוף המילים "טכנאי לבדק כלי טיס", ולמעט בתקנות 381(ג)(6), 399(א)(1), ו-441(א)(3)(ה), במקום "כלי טיס" יבוא "מטוס" ושינויי הצורה הדקדוקיים ייעשו לפי זה.

ביטול תקנות 2 ו-3

3. תקנות 2 ו-3 לתקנות העיקריות – בטלות.

החלפת תקנה 4

4. במקום תקנה 4 לתקנות העיקריות יבוא:

"אחריות טייס מפקד 4. לעניין סעיף 76(א)(2) לחוק – וסמכותו

(1) יראו כלי טיס למעט כלי טיס האמור בפסקאות (2) ו-(3) כמוכן לתזוזה מרגע סגירת דלתותיו ואם אין לו דלתות – מרגע התנעת המנועים;

(2) יראו הליקופטר כמוכן לתזוזה מרגע התנעת המנועים, ויראו בעצירתו המלאה של הרוטור כעצירתו המלאה של ההליקופטר בסוף הטיסה;

(3) יראו בלון מאויש כמוכן לתזוזה מעת שהבלון, ובכלל זה חופת הבלון והסל, התנתקו מהקרקע, ולעניין בלון קשור – למעט כל מיתקן עגינה המחבר את הבלון לקרקע; יראו את הרגע שבו בלון מאויש הגיע למצב מנוחה חזרה על הקרקע כעצירתו המלאה בסוף הטיסה."

"טופסי הכנת טיסה 6א. לא יתחיל אדם בביצוע טיסה של מטוס או הליקופטר המופעל בתובלה אווירית מסחרית, או של מטוס שהוראות הפרק השמיני חלות עליו (להלן בתקנה זו – כלי טיס) אלא אם כן מולאו כל טופסי הכנת הטיסה, המאשרים, לשביעות רצונו של הטייס המפקד, כי –

(1) כלי הטיס כשיר לטיסה;

(2) הציוד והמכשירים הנדרשים לביצוע הטיסה לפי תקנות אלה, מותקנים או נמצאים בכלי הטיס, לפי העניין, והם מספיקים לביצוע הטיסה;

(3) לכלי הטיס הוצאה תעודת אחזקה ושחרור או שהוא שוחרר לטיסה לפי תקנה 133;

(4) לפי רשומון ההעמסה שמולא לפי תקנות אלה –

(א) מסת כלי הטיס ומיקום מרכז הכובד שלו הם כאלה שניתן להפעיל את כלי הטיס בבטחה, בהתחשב בתנאי הטיסה הצפויים;

(ב) המטען הנישא בכלי הטיס מחולק בצורה הולמת לפי מגבלות ההעמסה לפי ספר הטיסה שלו, ומאובטח בבטחה;

(ג) כלי הטיס עומד במגבלות ההפעלה לפי ספר הטיסה שלו ולפי הוראות תקנות אלה, לטיסה המתוכננת;

(5) נחתמה תכנית טיסה מבצעית לפי תקנה 78א.

מפות תעופתיות 6ב. לא יפעיל אדם מטוס או הליקופטר, אלא אם כן נמצאות בכלי הטיס מפות תעופתיות הישימות לנתיב הטיסה המתוכנן, וכן לכל נתיב לאורכו, שלגביו יש צפיות סבירה כי הטיסה יכולה להיות מוסטת אליו."

תקנה 7 לתקנות העיקריות – בטלה.

6.

ביטול תקנה 7

במקום תקנה 8 לתקנות העיקריות יבוא:

7.

החלפת תקנה 8

"אנשי צוות 8. (א) כל איש צוות אוויר שתפקידו דורש זאת יימצא בעמדתו בתא הטייס בעת ההמראה ובעת הנחיתה.

(ב) בכל שלב אחר בזמן הטיסה, כל איש צוות אוויר שתפקידו דורש זאת יימצא בעמדתו בתא הטייס, אלא אם כן היעדרותו משם דרושה לשם ביצוע תפקיד הקשור להפעלת כלי הטיס או לשם צרכיו הפיזיולוגיים.

(ג) איש צוות אוויר יהדק את חגורת מושבו בכל עת היותו בעמדתו.

(ד) כל איש צוות אוויר הנמצא במושב טייס, יחגור חגורות בטיחות בעת ההמראה והנחיתה; איש צוות אוויר הנמצא בתא הטייס אך אינו נמצא במושב טייס, יחגור חגורות בטיחות בעת ההמראה והנחיתה, ואולם אם רצועת הכתף אינה מאפשרת לו לבצע את תפקידיו, הוא רשאי להתירה ובלבד שיישאר חגור בחגורת המושב.

(ה) הטייס המפקד בכלי הטיס יוודא כי כל אדם הנמצא במושב טייס ישמור חגורות כתף מהודקות במהלך המראת כלי הטיס או בנחיתתו.

(ו) כל דייל יהדק את חגורת המושב, וכאשר מותקנות, את רצועות הכתף בעת ההמראה והנחיתה, ובכל עת שהטייס המפקד הורה על כך.

(ז) בתקנה זו "חגורות בטיחות" – כוללות את רצועות הכתף וחגורת המושב.

ביטול תקנה 9

8. תקנה 9 לתקנות העיקריות – בטלה.

תיקון תקנה 20

9. בתקנה 20 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (ב), ברישה, במקום "כאמור בפרק הששי" יבוא "בהוראות התעבורה האווירית";

(2) אחרי תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ג) תקנה זו אינה חלה על הפעלת כלי טיס לפי הפרקים השנים עשר והשלושה עשר."

תיקון תקנה 24

10. בתקנה 24 לתקנות העיקריות, בפסקה (5), המילים "ושפסקה (3) אינה חלה עליו" – יימחקו.

תיקון תקנה 25א

11. בתקנה 25א לתקנות העיקריות –

(1) במקום תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ב) מערכת ACAS II תעמוד בהוראות המתאימות הקבועות בכרך IV לנספח 10 לאמנה, כעדכונו מזמן לזמן";

(2) תקנת משנה (ג) – בטלה.

תיקון תקנה 26

12. בתקנה 26 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א), במקום "מפעיל כלי טיס" יבוא "טייס";

(2) בתקנת משנה (ב), במקום "מפעיל כלי הטיס" יבוא "הטייס";

(3) בתקנת משנה (ג), במקום "מפעיל כלי טיס" יבוא "טייס מפקד".

תיקון תקנה 26א

13. בתקנה 26א לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א), במקום "בהודעות לאנשי צוות (נוטאם – NOTAM) כמשמעותן בתקנה 65(ב)" יבוא "נוטאם";

(2) במקום תקנת משנה (ד) יבוא:

"(ד) האופן שתתבצע בו תקשורת רדיו-טלפון בשפה האנגלית הוא כקבוע בפרק 5, כרך II של נספח 10 לאמנה, כעדכונו מזמן לזמן."

(1) במקום תקנת משנה (א) יבוא:

“(א) נוסף על האמור בסעיף 71 לחוק, ופרט לאמור בתקנה 214, לא יפעיל אדם כלי טיס אלא אם כן מצויים בו לפחות תעודות ומסמכים אלה:

(1) אם מכל דלק נוסף מותקן בכלי הטיס – תעודה בדבר התקנתו בתא הנוסעים או בתא המטען של כלי הטיס;

(2) אם חל לגבי כלי הטיס הסכם כאמור בסעיף 176 לחוק – עותק מתאים למקור של אותו הסכם, בכל שפה שבה הוא נחתם;

(3) בכלי טיס המופעל בתובלה אווירית מסחרית –

(א) עותק מתאים למקור של רישיון ההפעלה האווירית שניתן למפעיל האווירי;

(ב) עותק של מפרטי ההפעלה המתאימים;”;

(2) בתקנת משנה (ב), במקום “או הרשאה מיוחדת לטיסה כאמור בתקנת משנה (א) וכנדרש בתקנה 29” יבוא “שלו”.

15. אחרי תקנה 28 לתקנות העיקריות יבוא:

28א. (א) מפעיל אווירי של כלי טיס יבטיח כי מצוי בכלי הטיס

יומן מסע (Journey Log Book) שיירשמו בו פרטים לגבי טיסות כלי הטיס לפי הוראות תקנה זו.

(ב) ביומן המסע יירשמו לגבי כל טיסה כל הפרטים האלה:

(1) סימני לאומיותו ורישומו של כלי הטיס;

(2) תאריך;

(3) שמות אנשי הצוות ותפקידיהם;

(4) מקומות ההמראה והנחיתה, זמניהן ומשך הטיסה;

(5) מאפייני הטיסה (למשל: כללית, מסחרית, טיסה סדירה, טיסת שכר וכיוצא באלה);

(6) תקריות, תצפיות, הערות – אם קיימות;

(7) חתימתו של הטייס המפקד, או אמצעי אחר שאישר המנהל.

(ג) הפרטים הכלולים ביומן המסע לגבי כל טיסה יירשמו סמוך, ככל האפשר, למועד שבו הם ידועים, בכלי כתיבה בלתי ניתן למחיקה; מפעיל אווירי רשאי לנהל יומן מסע באמצעות מערכת ממוחשבת, ובלבד שהנתונים שבה נרשמים סמוך, ככל האפשר, למועד שהם ידועים, והם מאובטחים מפני שינויים והמערכת מגובה בקובץ ממוחשב שיעודכן כל 24 שעות.

(ד) הצהרה כללית (General Declaration) כמשמעותה בנספח 9 לאמנה, שמילא מפעיל אווירי, תיחשב כיומן מסע לעניין הפרטים המנויים בתקנת משנה (ב) הכלולים בה, ובלבד שהמפעיל האווירי שומר אותה בצמוד ליומן המסע שהוא מנהל, ולפי הוראות תקנות אלה.

ביטול תקנה 29

16. תקנה 29 לתקנות העיקריות – בטלה.

תיקון תקנה 31

17. בתקנה 31 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א), במקום "על ידי רשות הרישוי המוסמכת של מדינת הרישום" יבוא "בספר הטיסה של אותו כלי טיס או, אם אין לו ספר טיסה, בניגוד להגבלות התפעוליות שנקבעו במסמך מקביל, בידי רשות הרישוי המוסמכת של מדינת הרישום";

(2) במקום תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ב) לא יפעיל אדם כלי טיס הרשום בישראל אלא אם כן נמצאים בכלי הטיס ספר טיסה ברי-תוקף, ובכלי טיס שבהם אין ספר כאמור – ספר הבעלים (aircraft owner handbook), חומר וציוד כנדרש בספרי עזר מאושרים אחרים, סימונים ושלטים, או כל צירוף של אלה, הכוללים את כל אחת מההגבלות שקבע המנהל לכלי הטיס.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (ב), בהפעלת כלי טיס שבה המפעיל האווירי חייב להחזיק ספר עזר למבצעים לפי תקנות אלה, רשאי הוא לשאת בכלי טיס את החלקים הקשורים להפעלת כלי טיס מתוך העותק המעודכן של ספר העזר למבצעים שלו, במקום ספר הטיסה או ספר הבעלים."

החלפת תקנה 31א

18. במקום תקנה 31א לתקנות העיקריות יבוא:

"ציוד ומכשירים שאינם שמישים (א) לא ימריא אדם כלי טיס עם ציוד או מכשירים שאינם שמישים אלא אם כן התקיימו כל אלה:

(1) קיימת לגבי כלי הטיס רשימת ציוד מזערי המגדירה ציוד או מכשירים שאינם שמישים אינה מונעת הפעלת כלי הטיס והתנאים לכך, שנערכה לפי תקנת משנה (ב) שהמנהל אישר;

(2) מסמכי כלי הטיס הנמצאים בהישג ידו של הטייס יכללו רשימה הכוללת את תיאור הציוד והמכשירים שאינם שמישים;

(3) כלי הטיס מופעל לפי התנאים וההגבלות החלים הכלולים ברשימת הציוד המזערי.

(ב) רשימת הציוד המזערי לא תאפשר הפעלת כלי הטיס אם הציוד והמכשירים שלהלן אינם שמישים:

(1) ציוד ומכשירים הכלולים בדרישות כללי כושר אווירי שלפיהן הוצאה תעודת הסוג של כלי הטיס והחיוניים להפעלתו הבטוחה של כלי הטיס בכל תנאי הפעלה;

(2) ציוד ומכשירים הנדרשים לפי הוראות כושר אווירי להיות כשירים לפעולה;

(3) ציוד ומכשירים הנדרשים להפעלת כלי הטיס לפי תקנות אלה.

(ג) על אף האמור בתקנת משנה (א), רשאי אדם להמריא כלי טיס עם ציוד או מכשירים שאינם שמישים, ובלבד שהתקיימו כל אלה:

(1) כלי הטיס אינו מופעל לפי הפרק השנים עשר בתובלה אווירית מסחרית ואינו מופעל לפי הפרק השלושה עשר, והוא אחד מאלה:

(א) כלי טיס רוטורי, מטוס שאינו מונע במנוע טורבינה, שלגביהם לא קיימת רשימת ציוד מזערי ראשית;

(ב) כלי טיס רוטורי קטן או מטוס קטן שאינו מונע במנוע טורבינה, שלגביהם קיימת רשימת ציוד מזערי ראשית;

(ג) דאון או כלי טיס קל מהאוויר;

(2) הציוד והמכשירים שאינם שמישים אינם –

(א) נדרשים לתפעול בכט"ר יום לפי כללי הכושר האווירי שלפיהם קיבל כלי הטיס רישיון;

(ב) מצוינים כנדרשים ברשימת הציוד המזערי או ברשימת הציוד של כלי הטיס, לפי סוג ההפעלה העומד להתבצע;

(ג) נדרשים לפי תקנה 33 או תקנה אחרת להפעלה המסוימת של הטיסה המתוכננת;

(ד) נדרשים להיות תקינים לפי הוראות כושר אווירי;

(3) הציוד והמכשירים שאינם שמישים הושבתו או הוסרו מכלי הטיס, בתא הטיס הוצב שילוט מתאים והפרטים נרשמו ביומן התחזוקה של כלי הטיס הנגיש לטייס המפקד; דרשה השבתת הציוד או המכשירים פעולת אחזקה, תבוצע פעולת האחזקה בהתאם לספר התחזוקה של כלי הטיס ופרטיה יירשמו ביומן התחזוקה של כלי הטיס הנגיש לטייס המפקד;

(4) בוצעה בכלי הטיס בדיקה בידי טייס המורשה לטוס באותו כלי טיס, או בידי טכנאי בדק לכלי טיס המורשה לבצע פעולות אחזקה באותו כלי טיס, ואותו אדם ציין ביומן התחזוקה של כלי הטיס הנגיש לטייס המפקד כי הציוד או המכשירים שאינם שמישים לא מהווים סיכון לטיסת כלי הטיס.

19. בתקנה 32 לתקנות העיקריות, אחרי תקנת משנה (ג) יבוא:

"(ד) הוראות תקנה זו לא יחולו על מטוס המופעל לפי הפרק השלושה עשר."

20. בתקנה 33 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א)(4), המילים "פסקה זו אינה חלה על מבצעים המנוהלים על ידי מחזיק ברישיון להפעלה מבצעית של כלי טיס גדולים, לפי פרק שלושה עשר" – יימחק;

(2) אחרי תקנת משנה (ז) יבוא:

"(ח) תקנה זו אינה חלה על מטוס המופעל לפי הפרק השלושה עשר."

21. אחרי תקנה 33 לתקנות העיקריות יבוא:

"ציוד רפואי 33א. (א) לא יפעיל אדם מטוס או הליקופטר, אלא אם כן נמצא בכלי הטיס ציוד רפואי במצב שמיש כמפורט להלן:

(1) ציוד עזרה ראשונה לפי הוראות אלה:

(א) ציוד עזרה ראשונה כאמור בטור ב'

בטבלה שלהלן בכלי טיס כמפורט בטור א' שלצדו:

סודר	טור א'	טור ב'
(1)	כלי טיס בעל עשרה מושבים או פחות, שאינו מטוס גדול	תרמיל עזרה ראשונה בינוני, הכולל את הפריטים המפורטים בחלק הראשון לתוספת השלישית
(2)	כלי טיס בעל אחד עשר מושבים או יותר, שאינו מטוס גדול	תרמיל עזרה ראשונה גדול, הכולל את הפריטים המפורטים בחלק השני לתוספת השלישית
(3)	מטוס גדול	ערכות עזרה ראשונה (Kit Aid First) למטוס גדול, במספר כאמור בפסקת משנה (ב), הכוללות, כל אחת, את הפריטים המפורטים בחלק השלישי לתוספת השלישית, המיועדות לשימוש הצוות לטיפול במקרי פגיעה

(ב) המספר המזערי של ערכות עזרה ראשונה

למטוס גדול, שמספר המושבים בו נקוב בטור

א' בטבלה שלהלן, יהיה כאמור בטור ב' שלצדו:

סודר	מס' מושבי הנוסעים במטוס גדול	מס' ערכות עזרה ראשונה למטוס גדול
(1)	0 עד 100	1
(2)	101 עד 200	2
(3)	201 עד 300	3
(4)	301 ומעלה	4

(2) ערכת זהירות כללית לפי הוראות אלה:

(א) בכלי טיס המופעל בתובלה אווירית מסחרית, שהפעלתו מותנית בכך שמצויים בו דיילים – ערכות זהירות כללית (Universal Kits Precaution), במספר כאמור בפסקת משנה (ב), הכוללות, כל אחת, את הפריטים המפורטים בחלק הרביעי לתוספת השלישית, המיועדות לשימוש הצוות לטיפול במקרי מחלה עם חשד למחלות מידבקות, או לטיפול במקרי מחלה הדורשים מגע עם נוזלי גוף;

(ב) המספר המזערי של ערכות זהירות כללית בכלי טיס שמספר מושבי הנוסעים שלו מפורט בטור א' בטבלה שלהלן יהיה כאמור בטור ב' שלצדו:

סודר	טור א' מספר מושבי הנוסעים בכלי הטיס	טור ב' מספר ערכות זהירות כללית
(1)	0 עד 250	1
(2)	יותר מ־250	2

(ג) נוסף על האמור בפסקת משנה (ב), המנהל רשאי, במקרים של סיכון אפשרי לבריאות הציבור, דוגמת זמנים של התפרצות מגפה אפידמית, להורות למפעיל אווירי לשאת בכלי הטיס ערכות זהירות כללית נוספות;

(3) במטוס המופעל בתובלה אווירית מסחרית, המורשה לשאת למעלה מ־100 נוסעים, לקטע טיסה מתוכנן של שעתיים ויותר – ערכה רפואית (Kit Medical), הכוללת את הפריטים המפורטים בחלק החמישי לתוספת השלישית, המיועדת לשימוש רופא או אדם מוסמך אחר לטיפול במקרי חירום רפואיים, ודפיברילטור (Defibrillator) שמתקיימים בו מאפיינים אלה:

(א) הוא מסוג אוטומטי חיצוני (external automated), העומד בדרישות מינהל התרופות האמריקני (FDA);

(ב) הוא בעל מקור מתח מתאים שאינו מסכן את בטיחות הטיסה, כפי שהורה המנהל;

(ג) הוא מתוחזק לפי הוראות היצרן.

(ב) מפעיל אווירי יבטיח כי –

(1) הציוד הרפואי ימוקם בכלי הטיס במקום שאינו חשוף לחום, אבק או לחות; מקום הימצאו יסומן בצורה בולטת לעין;

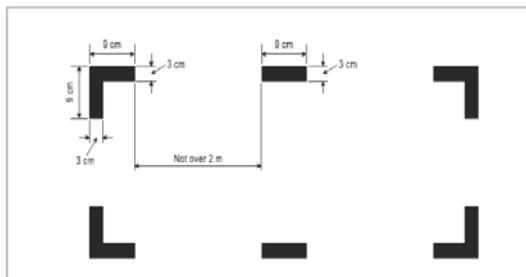
- (2) ערכות עזרה ראשונה וערכות זהירות כללית יוצבו בפיזור שווה ככל האפשר בתוך תא הנוסעים, וכי הן יהיו נגישות לשימוש הצוות;
- (3) הערכה הרפואית והדפיברילטור יאוחסנו בתא הנוסעים, במקום שמור ומאובטח;
- (ג) מפעיל אווירי יבטיח כי יקוימו לגבי הציוד הרפואי הוראות אלה:

- (1) שלמותו תיבדק לפני כל טיסה;
- (2) תיערך בדיקה ויזואלית שלו, והחלפת פריטי ציוד פגומים או פגוי תוקף, אחת לשנה, לכל הפחות; מועדי התפוגה והבדיקה הבאה שלו יסומנו על גבי הערכה, אם יש;
- (3) איש צוות המשתמש בפריט מפרטיו ידווח על כך בטופס רישום אירוע הכלול בערכות המפורטות בתקנה זו, לפי התוספת השלישית.

סימון אזורי פריצה 333. (א) אם על גבי גוף בלי הטיס מסומנים אזורים מתאימים לפריצה על ידי צוותי חילוץ במקרי חירום, המפעיל האווירי יודא כי אזורים אלה יסומנו לפי התרשים שבתקנת משנה (ג) (להלן – התרשים), וכי צבע הסימונים יהיה אדום או צהוב ואם יש בכך צורך הם יוקפו בצבע לבן כדי להבליט אותם לעומת הרקע;

(ב) אם סימוני הפינות באזורים המסומנים כאמור בתרשים, נמצאים במרחק העולה על 2 מטרים זה מזה, יסומנו קווי ביניים בגודל של 9 ס"מ על 3 ס"מ, כמסומן בתרשים.

(ג) תרשים סימון אזורים מתאימים לפריצה:



ציוד למטוס המופעל 333. לא יפעיל אדם מטוס בגובה העולה על 15,000 מטרים (49,000 רגל) אלא אם כן מותקן במטוס מכשור למדידה ולהצגה מתמשכת של מינון הקרינה הקוסמית הנקלטת, וכן המינון המצטבר בכל טיסה; המכשור יותקן כך שאיש צוות אווירי יוכל לראות בנקל את מערכת התצוגה של המכשור.

בגובה העולה על 15,000 מטרים

34. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס במרחב אווירי או בנתיבים שבהם הוגדר סוג ביצועי תקשורת נדרשים (RCP Type-Required Communication Performance) נתיב שבו הוגדר RCP Type
(Type), אלא אם כן –

(1) כלי הטיס מצויד בציווד תקשורת העומד בסוג ביצועי התקשורת הנדרשים;

(2) המנהל אישר את כלי הטיס להפעלה במרחב אווירי או בנתיבים כאמור; על אישור המנהל יחולו הוראות אלה:

(א) הוא יינתן לפי הנחיות ספר העזר לציווד תקשורת נדרש (מסמך 9869) שהוציא ארגון התעופה הבין-לאומי;

(ב) בהפעלה מסחרית של כלי טיס, פרטיו יירשמו במפרטי ההפעלה של המפעיל האווירי, ובהפעלה כללית של כלי טיס הוא יינתן למפעיל האווירי כאישור נפרד.

(ב) מפעיל אווירי המבקש להפעיל כלי טיס במרחב אווירי או בנתיבים כאמור בתקנת משנה (א) יגיש למנהל בקשה באופן ובצורה שהורה המנהל, ובצירוף המסמכים שהורה עליהם.

34א. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס במרחב אווירי, בנתיבים או בנתיבי גישת מכשירים שלגביהם הוגדר ניווט מבוסס ביצועים (PBN – Performance-Based Navigation) אלא אם כן –

(1) כלי הטיס מצויד בציווד ניווט המאפשר הפעלה לפי דרישות ביצועי הניווט שהוגדרו כאמור;

(2) המנהל אישר את כלי הטיס להפעלה במרחב אווירי או בנתיבים כאמור; על אישור המנהל יחולו הוראות אלה:

(א) הוא יינתן לפי ספר העזר לניווט מבוסס ביצועים (מסמך 9613) שהוציא ארגון התעופה הבין-לאומי;

(ב) בהפעלה מסחרית של כלי טיס, הוא יירשם במפרטי ההפעלה של המפעיל האווירי, ובהפעלה כללית של כלי טיס הוא יינתן למפעיל האווירי כאישור נפרד.

(ב) מפעיל אווירי המבקש להפעיל כלי טיס במרחב אווירי או בנתיבים כאמור בתקנת משנה (א) יגיש למנהל בקשה באופן ובצורה שהורה המנהל, ובצירוף המסמכים שהורה עליהם.

הפעלה במרחב או נתיב שהוגדר כ-MNPS
 334. (א) לא יפעיל אדם מטוס במרחב אווירי שנקבע בהסכמי טיס אזוריים כ"מרחב אווירי המחייב מפרטי הפעלת ניווט מזעריים" (MNPS – Minimum Navigation Performance Specifications) (להלן – מרחב MNPS), אלא אם כן –

(1) המטוס מצויד בציוד ניווט שהתקיימו לגביו שני אלה:

(א) המנהל אישר כי הוא עונה על דרישות פסקאות (a) עד (c) לסעיף השני (Section 2) לתוספת השלישית לחלק 91 לפ.א.ר.;

(ב) הוא מספק, באופן רציף, נתונים לצוות האוויר בדבר העקיבה אחר נתיב הטיסה המתוכנן או ההתרחקות ממנו, ברמת הדיוק הנדרשת בכל נקודה לאורך הנתיב;

(2) בהפעלה מסחרית של כלי טיס – המנהל רשם אישור להפעלת כלי הטיס במרחב MNPS במפרטי ההפעלה של המפעיל האווירי; אישור המנהל להפעלת MNPS יינתן לפי מסמך 7030 בדבר נהלים אזוריים משלימים שהוציא ארגון התעופה הבינלאומי.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א), המנהל רשאי לאשר הפעלת מטוס במרחב אווירי המחייב מפרטי הפעלת ניווט מזעריים, גם אם ציוד הניווט שבו אינו עומד בהוראות תקנת משנה (א), ובלבד שכל טיסה של מטוס כאמור, במרחב אווירי כאמור, אושרה בידי יחידת הנת"א המספקת שירותי תעבורה אווירית באותו מרחב אווירי.

(ג) מפעיל אווירי המבקש להפעיל כלי טיס במרחב אווירי או בנתיבים כאמור בתקנת משנה (א) יגיש למנהל בקשה באופן ובצורה שהורה המנהל, ובצירוף המסמכים שהורה עליהם.

הפעלת מטוס במרחב 334. (א) לא יפעיל אדם מטוס במרחב אווירי שהוגדר במסגרת הסכמי טיס אזוריים כמרחב הפרדה אנכית מזערית מופחתת (להלן – הפעלת RVSM), אלא אם כן –
 או נתיב שהוגדר בו הפרדות אנכיות מופחתות (RVSM)

(1) המטוס מצויד בציוד ניווט לפי הוראות החלק השני (section 2) לתוספת השביעית (Appendix G) לפק ה-91 לפ.א.ר. (להלן – תוספת G לפ.א.ר. 91);

(2) המנהל אישר את המטוס להפעלת RVSM; על אישור המנהל כאמור יחולו הוראות אלה:

(א) הוא יינתן לפי הנחיות ספר העזר ליישום הפרדות אנכיות מזעריות (מסמך 9574) שהוציא ארגון התעופה הבינלאומי;

(ב) בהפעלה מסחרית של מטוסים הוא יירשם במפרטי ההפעלה של המפעיל האווירי, ובהפעלה כללית של מטוסים הוא יינתן למפעיל האווירי כאישור נפרד.

(ב) מפעיל אווירי המבקש לבצע הפעלת RVSM יגיש למנהל בקשה באופן ובצורה שהורה המנהל בצירוף המסמכים האמורים בפסקה (b) בחלק 3 (section 3) לתוספת G לחלק 91 לפ.א.ר., ויוכיח את האמור בפסקה (c) לחלק 3 לתוספת G לחלק 91 לפ.א.ר., בכפוף לשינויים האמורים בפרט (1) בטבלה שבתוספת השנייה.

(ג) המנהל לא יאשר מטוס להפעלת RVSM אלא אם כן מתקיימים כל אלה:

(1) יכולות ביצועי הניווט האנכיים של המטוס עומדות בדרישות תוספת 4 לחלק הראשון לנספח 6 לאמנה;

(2) המפעיל האווירי הציג נהלים מתאימים ומערך אחזקה מתאים לשמירה על הכשירות האווירית הנמשכת של המטוס;

(3) המפעיל האווירי הציג נהלים פנימיים מתאימים –

(א) לפעולות אנשי צוות האוויר בהפעלת RVSM;

(ב) להכנת טיסה ולמילוי תכנית טיסה בהפעלת RVSM;

(ג) לדיווח על סטיות מהגובה שאושר לטיסה כאמור בחלק 6 (section 6) לתוספת G לפ.א.ר. 91;

(ד) לקבלת דוחות בדבר חריגה משמירת גובה, מיחידות נת"א מתאימות, ולנקיטת כל פעולה מתקנת מיידית לכל מטוס או קבוצת מטוסים מאותו סוג אשר זוהו בדוחות כאמור כלא עומדים בדרישות שמירת הגובה, הנדרשות להפעלה במרחב RVSM.

(ד) מפעיל אווירי בתובלה אווירית מסחרית, שהמנהל אישר לו לבצע הפעלת RVSM –

(1) יבדוק את ביצועי שמירת גובה של שני מטוסים מכול סוג אשר הורשה לבצע באמצעותו הפעלת RVSM, ואם הוא מפעיל מטוס אחד בלבד מסוג המורשה לבצע הפעלת RVSM – את אותו מטוס, במועדים אלה, לפי המאוחר מביניהם –

(א) אחת לשנתיים;

(ב) בהגיע המטוס ל-1,000 שעות טיסה;

(2) יעביר למנהל את תוצאות הבדיקות כאמור.

(ה) על אף האמור בתקנת משנה (א), המנהל רשאי לאשר הפעלת מטוס במרחב אווירי שבו הוגדרה הפרדה אנכית מוערית מופחתת, גם אם לא אושר להפעלת RVSM, ובלבד שיחידת הנת"א המספקת שירותי תעבורה אווירית באותו מרחב אווירי אישרה כל טיסה של מטוס כאמור, במרחב אווירי כאמור.

התקנת ציוד ניווט 34ד. מפעיל אווירי של מטוס או הליקופטר בתובלה אווירית מסחרית המתקין פריט ציוד תקשורת או ציוד ניווט בכלי הטיס, יורדא כי הנתונים ההנדסיים שעל פיהם מבוצעת ההתקנה מבטיחים כי היא מבוצעת כך שכשל בפריט המשמש לתקשורת או ניווט לא יגרום לכשל בפריט אחר המשמש לתקשורת או לניווט.

23. תקנה 35 לתקנות העיקריות – בטלה. ביטול תקנה 35

24. בתקנה 42 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ו), בכל מקום, במקום "איש צוות" יבוא תיקון תקנה 42 "איש צוות אוויר".

25. בתקנה 42 לתקנות העיקריות – תיקון תקנה 42א

(1) בכותרת השוליים, המילה "פרטית" – תימחק;

(2) בתקנת משנה (ב), במקום "שהיית כלי טיס" יבוא "שהיית כלי טיס";

(3) במקום תקנת משנה (ז) יבוא:

"(ז) הוראות תקנה זו לא יחולו לגבי –

(1) מטוס השוהה בישראל לצורכי ביצוע פעולות בדק במכון בדק;

(2) כלי טיס המופעל על ידי מחזיק רישיון הפעלה אווירית לפי תקנות אלה."

26. במקום תקנה 46 לתקנות העיקריות יבוא: החלפת תקנה 46

"משדר מיקום חירום 46. (א) לא יפעיל אדם מטוס –

(1) בתובלה אווירית מסחרית –

(א) המורשה לקחת 19 נוסעים או פחות, אלא אם כן המטוס מצויד במשדר מיקום חירום מכל סוג שהוא, ואם הוצאה לו תעודת כושר טיסה לראשונה אחרי 1 ביולי 2008 – הוא מצויד במשדר מיקום חירום אוטומטי אחד לפחות;

(ב) המורשה לקחת יותר מ־19 נוסעים, אלא אם כן המטוס מצויד במשדר מיקום חירום אוטומטי אחד לפחות או בשני משדרי מיקום חירום מכל סוג שהוא, ואם הוצאה לו תעודת כושר טיסה לראשונה אחרי 1 ביולי 2008 – הוא מצויד בשני משדרי מיקום חירום לפחות, מהם משדר אחד לפחות יהיה מסוג אוטומטי;

(2) בהפעלה מסחרית שאינה תובלה אווירית מסחרית ובהפעלה כללית, אלא אם כן המטוס מצויד במשדר מיקום חירום אוטומטי אחד לפחות.

(ב) לא יפעיל אדם הליקופטר, אלא אם כן הוא מצויד במשדר מיקום חירום אוטומטי אחד לפחות;

(ג) מפעיל אווירי יבטיח כי יתקיימו ההוראות שלהלן לגבי משדר מיקום חירום הנדרש לפי תקנה זו:

(1) הוא עומד בהוראות פרק 5 לחלק II לכרך III לנספח 10 לאמנה, כעדכונו מזמן לזמן;

(2) הוא יחובר לכלי הטיס בצורה שתבטיח שההסתברות שהוא יינזק במקרה של התרסקות כללי הטיס תהיה קטנה ככל האפשר;

(3) הוא ימוקם בכלי הטיס קרוב עד כמה שאפשר לקצהו האחורי, ואם כלי הטיס מצויד ביותר ממשדר מיקום חירום אחד – אחד מהם לפחות ימוקם כאמור; הוראה זו אינה חלה על משדר מיקום חירום להישרדות.

(ד) מפעיל אווירי יבטיח כי כל משדר מיקום חירום יקודד בשיטה שיאשר המנהל, לפי הוראות הכרך השלישי לנספח 10 לאמנה, ויירשם במערכת הבין־לאומית COSPAS-SARSAT.

(ה) מפעיל אווירי יבטיח כי –

(1) הסוללות שבשימוש במשדר מיקום חירום יוחלפו או יוטענו מחדש, אם הסוללות ניתנות לטעינה, בכל אחד מאלה:

(א) כאשר המשדר היה בפעולה במשך פרקי זמן המצטרפים לתקופה העולה על שעה אחת;

(ב) בתום חמישים אחוזים מאורך החיים של הסוללה, או חמישים אחוזים ממשך תקופת כושר הפעולה שלה לאחר הטעינה, במקרה של סוללות הניתנות לטעינה – כפי שקבע יצרן המשדר; תקנת משנה זו לא תחול לגבי סוללות אשר בדרך כלל אינן מתכלות באחסנה, כגון סוללה המופעלת במגע עם מים;

- (2) תאריך התפוגה להחלפה או לטעינה מחדש של הסוללה רשום בצורה ברורה על גוף המשדר.
- (ו) מפעיל אווירי יכלול במערך האחזקה סעיפים לבדיקת כל משדר מיקום חירום לפי הוראות היצרן; לא נקבעו הוראות יצרן בעניין זה, המפעיל האווירי יכלול במערך האחזקה הוראות לבדיקת כל משדר מיקום חירום אחת ל-12 חודשים לפחות שתכלול את כל אלה לפחות:
- (1) התקנה נכונה;
 - (2) שיתוך (קורוזיה) בסוללות;
 - (3) מצב הבקורות וחיישן ההתרסקות;
 - (4) קיום אות רדיו בעוצמה מספקת מהמכשיר.
- (ז) על אף האמור בתקנות משנה (א) ו-(ב), רשאי אדם להפעיל כלי טיס בלא משדר מיקום חירום –
- (1) לשם ביצוע טיסת העברה של כלי טיס שנרכש בלא משדר מיקום חירום – ממקום רכישתו אל מקום שם יותקן בו משדר כאמור;
 - (2) לתקופה שלא תעלה על 90 ימים אם משדר מיקום החירום אינו שמיש או הורד ממנו זמנית למטרת בדיקה או תיקון, ובלבד שאם הוא הורד מכלי הטיס התקיימו כל אלה:
- (א) נרשמו במסמכי כלי הטיס תאריך הורדת המשדר, הסוג והדגם שלו, מספרו הסידורי והסיבה להורדתו;
 - (ב) בשדה הראייה של הטייס קיים שילוט מתאים המציין כי משדר מיקום חירום אינו מותקן.
- (ח) על אף האמור בתקנה זו, כלי טיס אלה אינם חייבים בהתקנת משדר מיקום חירום:
- (1) כלי טיס בטיסות אימונים המתנהלות ברדיוס של 35 ק"מ (19 מיילים ימיים) משדה ההמראה, וכלי טיס המופעל בגרירת דאונים;
 - (2) כלי טיס חקלאי המופעל במסגרת רישיון הפעלה אווירית שניתן לפי הפרק האחד עשר;
 - (3) מטוס זעיר ומטוס הדרכה זעיר;
 - (4) כלי טיס המיועד לשאת אדם אחד בלבד;
 - (5) כלי טיס המופעל אגב ניסויי טיסה בתהליך תיכון;

(6) כלי טיס שניתנה לו תעודת כושר טיסה לשימוש ניסיוני לפי תקנה 84(1) לתקנות התיעוד, כאשר הוא מופעל על פי אותה תעודה;

(7) כלי טיס המופעל לשם אחת המטרות המנויות בתקנה 84(2) עד (6) לתקנות התיעוד;

(8) כלי טיס חדש המופעל אנגב ייצורו, הכנתו למסירה לקונה מיועד או מסירתו לקונה כאמור.

(ט) בתקנה זו –

"משרד מיקום חירום אוטומטי" – משרד מיקום חירום מסוג כאמור בפסקאות (1) עד (3) להגדרה "משרד מיקום חירום";

"משרד מיקום חירום מכל סוג שהוא" – משרד מיקום חירום כאמור באחת מפסקאות (1) עד (4) להגדרה "משרד מיקום חירום";

"נרכש", לעניין כלי טיס – בין באמצעות קנייה ובין באמצעות חכירה."

27. בתקנה 47 לתקנות העיקריות, בסופה יבוא "בכפוף לשינויים האמורים בפרט (2) בטבלה בתוספת השנייה". תיקון תקנה 47

28. בתקנה 48(א)(3) לתקנות העיקריות, במקום "מינהל התעופה האזרחית" יבוא "ברשות". תיקון תקנה 48

29. בתקנה 57 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ב), במקום "ובהודעות לאנשי צוות (NOTAM)" יבוא "ובנוטאם". תיקון תקנה 57

30. בתקנה 60 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ב), במקום "ובהודעות לאנשי צוות" יבוא "ובנוטאם". תיקון תקנה 60

31. תקנה 65 לתקנות העיקריות – בטלה. ביטול תקנה 65

32. בתקנה 66(א) לתקנות העיקריות, במקום "והודעות לאנשי צוות" יבוא "ונוטאם". תיקון תקנה 66

33. בתקנה 73 לתקנות העיקריות, אחרי תקנת משנה (ד) יבוא: תיקון תקנה 73

"ה) בתקנות משנה (א) עד (ג), "טייס מפקד" – לרבות טייס אחר הממלא את מקומו בהטסה בהעדרו של הטייס המפקד מתא הטייס."

34. במקום תקנה 76 לתקנות העיקריות יבוא: החלפת תקנה 76

"כיוון מד הגובה 76. מפעיל כלי טיס במרחב הפיקוח התעופתי של ישראל ישמור על גובה שיוט ויכוון את מד הגובה תוך התייחסות לרום טיסה, או לגובה הנמדד לגבי גובה פני הים הממוצעים, כפי שמפורט בפמ"ת."

35. בתקנה 78 לתקנות העיקריות – תיקון תקנה 78

(1) בתקנת משנה (ב) –

(א) אחרי פסקה (4) יבוא:

"(4א) קטגוריית העקבה (Wake Turbulence) של כלי הטיס."

(ב) במקום פסקה (11) יבוא:

"(11) בטיסה לפי כט"מ, לכלי טיס שאינם מופעלים לפי הפרקים השנים עשר או השלושה עשר לתקנות אלה – שדה משנה לשדה היעד, בכפוף לאמור בתקנות משנה (ד) ו-(ה);

(11א) לכלי טיס המופעלים לפי הפרקים השנים עשר או השלושה עשר לתקנות אלה – שדות המשנה הנדרשים לפי הוראות הפרקים האמורים;"

(2) במקום תקנת משנה (ג) יבוא:

"(ג) הוגשה תכנית טיסה ואושרה, יודיע הטייס המפקד ליחידת נת"א על גמר ביצוע הטיסה לפי התכנית או על ביטולה; על אף האמור, לא נדרש להודיע על גמר ביצוע טיסה בשדה תעופה שלגביו פורסם במסגרת שירותי המידע התעופתי כי לא נדרשת הודעה כאמור; כאשר טיסה מתבצעת לשדה תעופה צבאי שבו ניתנים שירותי נת"א בידי צה"ל, ההודעה על גמר ביצוע הטיסה תימסר ליחידה הצבאית המנהלת את התעבורה האווירית באותו שדה;"

(3) בתקנת משנה (ה), בתחילתה יבוא "למעט לעניין כלי טיס המופעל לפי הפרקים השנים עשר או השלושה עשר – "

(4) אחרי תקנת משנה (ה) יבוא:

"(ו) מפעיל אווירי המפעיל מטוס בתובלה אווירית מסחרית יתאם שינויים בתכנית טיסה, ככל האפשר, עם יחידת הנת"א המתאימה לפני שידורם למטוס; אין באמור כדי לגרוע מחובתו של טייס מפקד לקבל מירשה טיסה מאת יחידת הנת"א המתאימה, אם נדרש, לפני ביצוע שינויים כאמור."

הוספת תקנה 78א

36. אחרי תקנה 78 לתקנות העיקריות יבוא:

"תכנית טיסה מבצעית
operational flight
(plan)
78א. (א) לא יפעיל אדם מטוס או הליקופטר בתובלה אווירית מסחרית, וכן מטוס שחל לגביו הפרק השמיני לתקנות אלה, אלא אם כן נחתמה תכנית טיסה מבצעית בידי הטייס המפקד; לגבי מטוס המופעל לפי הפרק השלושה עשר תכנית הטיסה תיחתם גם בידי קצין מבצעי האוויר המשגר את הטיסה, אלא אם כן קצין מבצעי האוויר כאמור אינו נמצא בשדה התעופה שממנו משוגרת הטיסה ואז יירשם שמו בתכניות הטיסה.

(ב) מפעיל אווירי יבטיח כי לטייס המפקד, החותם על תכנית הטיסה המבצעית, תהיה גישה לכל המידע המשמש לתכנון הטיסה, כולל מידע בדבר כמויות הדלק והשמן, שדות משנה, מידע מטאורולוגי ונוטאם לגבי הנתונים ושדות התעופה.

(ג) תכנית הטיסה המבצעית והרישומים בה במהלך הטיסה יכילו, לכל הפחות, את כל אלה:

(1) שם המפעיל האווירי;

(2) סוג כלי הטיס כולל שם היצרן ודגם המטוס, וכן

סימן הרישום של הכלי הטיס;

(3) תאריך הטיסה;

- (4) מספר הטיסה, אם ישנו;
 - (5) מקום ההמראה;
 - (6) מועד תחילת הטיסה (Off-Block Time) המתוכנן והמבוצע בפועל, ומועד ההמראה (Take-Off Time);
 - (7) מקום הנחיתה המתוכנן ומקום הנחיתה בפועל;
 - (8) מועד הנחיתה בפועל ומועד סיום הטיסה (Time On-Block);
 - (9) כללי הטיסה ובכלל זה כטר"מ, כט"מ, וסוג ההפעלה ובכלל זה טיסה סטנדרטית, EDTO, טיסת העברה;
 - (10) נתיבים וקטעי נתיבים, כולל נקודות דיווח ונקודות ציון בנתיב, מרחקים, זמנים וכיווני טיסה;
 - (11) מהירות שיוט מתוכננת וזמני הטיסה המתוכננים בין נקודות הדיווח או נקודות הציון לאורך הנתיב, וכן זמני ההגעה בפועל לכל נקודה בנתיב;
 - (12) גובהי טיסה בטוחים וגובהי טיסה מזעריים;
 - (13) גובהי טיסה מתוכננים ורומי טיסה (Levels Flight) מתוכננים;
 - (14) חישובי דלק, כולל רישומי בדיקות הדלק במהלך הטיסה;
 - (15) כמות הדלק בכלי הטיס בעת התנעת המנועים ובעת ההמראה;
 - (16) שדה או שדות משנה לשדה היעד, שדה משנה להמראה ושדה משנה לנתיב, הנדרשים לפי תקנות האלה, כולל המידע הנדרש לפי פסקאות (9) עד (14), לגבי כל אחד משדות המשנה, לפי העניין;
 - (17) תכנית הטיסה (ATS) הראשונית כפי שאישרה יחידת הנת"א המתאימה וכן עדכונים בתכנית הטיסה, אם היו;
 - (18) עדכון תכנית הטיסה בנתיב, אם נעשה;
 - (19) מידע מטאורולוגי ישים.
- (ד) על אף האמור בתקנת משנה (ג), לא נדרש לכלול בתכנית הטיסה המבצעית פריטים אשר אינם ישימים לסוג ההפעלה או אשר מופיעים וזמינים במסמכים אחרים של המפעיל האווירי הנישאים בכלי הטיס, והמפורטים בתקנות אלה.

(ה) מפעיל אווירי יבטיח כי עותק של תכנית הטיסה המבצעית החתומה יועבר לפני ההמראה לתיק במשרדיו, ואם הדבר אינו אפשרי, יועבר כאמור אל הרשות המוסמכת בשדה ההמראה, או יישמר במקום מתאים בנקודת ההמראה.

(ו) מפעיל אווירי יוודא כי כל הרישומים בתכנית הטיסה המבצעית יהיו מעודכנים ויירשמו בכלי כתיבה בלתי ניתן למחיקה, או באמצעי אחרי שאישר המנהל.

(ז) תקנה זו לא תחול לגבי טיסות פנים-ארציות המבוצעות ביום ובתנאי כט"ר או כטר"מ.

37. אחרי תקנה 79 לתקנות העיקריות יבוא:

הוספת תקנה 79א

79א. "הסעה באזור תנועה
לא יסיע אדם מטוס באזור תנועה אלא אם כן האדם האחוז בהגאי המטוס בעת ההסעה כאמור –

(1) המפעיל האווירי של המטוס או נציג מוסמך מטעמו הסמיך אותו לכך, כדין;

(2) מיומן כראוי להסיע את המטוס;

(3) מוסמך להפעיל את מכשיר הרדיו-טלפון, אם נדרשת תקשורת רדיו בשדה התעופה;

(4) קיבל הדרכה בדבר מבנה שדה התעופה וכן המסלולים, השלטים, הסימונים, האורות, האותות וההוראות של יחידת הנת"א, המונחים והנהלים בשדה התעופה, והוא מסוגל למלא אחר הדרישות התפעוליות הנדרשות לתנועה בטוחה של המטוס בשדה התעופה."

38. במקום תקנה 84 לתקנות העיקריות יבוא:

החלפת תקנה 84

84. "הפעלה בשדה עם מגדל פיקוח – מירשה טיסה
(א) לא יסיע אדם כלי טיס על מסלול המראה או על מסלול הסעה בשדה תעופה שבו פועל מגדל פיקוח, וכן לא ימריא ולא ינחית כלי טיס בשדה תעופה כאמור, אלא אם כן קיבל לכך מירשה טיסה מתאים מיחידת נת"א.

(ב) אם מירשה טיסה להסיע הוא למקום המחייב חציית מסלול המראה לשם הגעה אליו, יחידת הנת"א תכלול בו הוראה מפורשת אם מותר לחצות את המסלול האמור או שיש לעצור לפניו; אדם המסיע כלי טיס לא יחצה מסלול המראה אלא לפי הוראה מפורשת מאת יחידת נת"א כאמור.

(ג) בתקנה זו, "מסלול המראה" – מסלול המיועד להמראה ולנחיתה של כלי טיס."

39. בתקנה 85 לתקנות העיקריות, במקום "לא יפעיל אדם" יבוא "מפעיל אווירי לא יפקיע".

תיקון תקנה 85א

40. בתקנה 86 לתקנות העיקריות, במקום "פורסמה הודעה לאנשי צוות (NOTAM)" תיקון תקנה 86 יבוא "פורסם נוטאם".

תיקון תקנה 101 41. בתקנה 101 לתקנות העיקריות, במקום "כאמור בפרק הששי" יבוא "בהוראות התעבורה האווירית".

תיקון תקנה 102 42. בתקנה 102 לתקנות העיקריות –

(1) במקום תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ב) למעט בהמראה או בנחיתה, אם לא נקבעו גבהים מזעריים בהוראות התעבורה האווירית הנוגעות בדבר, הגבהים המזעריים לפי כט"מ יהיו:

(1) 2,000 רגל מעל לעצם הגבוה ביותר ברדיוס של 8 ק"מ ממקום הימצאו המשוער של כלי הטיס, באזור שבו גובה פני הקרקע עולה על 5,000 רגל מעל פני הים או באזור הררי; לעניין זה, "אזור הררי" – אזור שבו קיימת השתנות של גובה פני שטח העולה על 900 מטרים (3,000 רגל) בתחום מרחק של 18.5 קילומטרים (10 מיילים ימיים);

(2) 1,000 רגל מעל לעצם הגבוה ביותר ברדיוס של 8 ק"מ ממקום הימצאו המשוער של כלי הטיס, בכל אזור שאינו כאמור בפסקה (1).

ואולם כאשר נקבע גובה מזערי לנתיב (MEA) וגובה מזערי נקי ממכשולים (MOCA) בעבור נתיב מסוים, רשאי הטייס להפעילו מתחת לגובה המזערי לנתיב, בתנאי שיישמר המרחק האנכי הקבוע מעל לגובה המזערי הנקי ממכשולים בתוך מרחק אופקי של 40 קילומטרים (22 מיילים ימיים) מ-VOR שעליו מתבסס נתיב האוויר האמור, לפי מיטב הערכתו של הטייס את מרחק זה.";

(2) אחרי תקנת משנה (ג) יבוא:

"(ד) בתקנה זו, "גובה מזערי נקי ממכשולים" (MOCA – Minimum Obstacle Clearance Altitude) – הגובה המזערי בקטע טיסה מוגדר המספק את ההפרדה הנדרשת ממכשולים."

תיקון תקנה 106 43. בתקנה 106 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנות משנה (א) ו-(ב), במקום "מפעיל כלי הטיס" יבוא "הטייס";

(2) במקום תקנת משנה (ג) יבוא:

"(ג) אם תנאי מזג האוויר ברמה של כט"מ או שהטייס לא יכול לנהוג לפי תקנת משנה (ב), ימשיך הטייס בטיסה כאמור להלן:

(1) נתיב –

(א) ימשיך בנתיב הטיסה שאושר במירשה הטיסה האחרון שקיבל;

(ב) אם יחידת נת"א מדריכה את הטייס בהכוונת מכ"מ – ימשיך בנתיב הישיר מהמקום שבו אירעה התקלה אל נקודת הקבע, הנתיב, או פרודור הטיסה שצוינו במירשה הטיסה שניתן לפי המכ"מ (Vector Clearance);

(ג) אם לא צוין נתיב – ימשיך בנתיב שיחידת הנת"א הודיעה שהוא צפוי בשלב מתן מירשה הטיסה הבא;

(ד) אם לא צוין נתיב ולא נמסר על נתיב צפוי כאמור בפסקת משנה (ג), ימשיך בנתיב שצוין בתכנית הטיסה;
(2) גובה – ימשיך גובה ביותר מבין הגבהים או רומי הטיסה המצוינים להלן בעבור קטעי הנתיב:

(א) הגובה או רום הטיסה שצוין במירשה הטיסה האחרון שקיבל;
(ב) הגובה המזערי לטיסות כט"מ יומר, אם הדבר מתאים לכך, לרום טיסה מזערי כאמור בתקנה 91.121(c) ל"פ.א.ר.;
(ג) הגובה או רום הטיסה שיחידת נת"א הודיעה שהם צפויים בשלב מירשה הטיסה הבא;

(3) עזיבת קבע המתנה – אם התקבלו הוראות המתנה, יעזוב הטייס את קבע ההמתנה בזמן שנקבע כצפוי לקבלת מירשה טיסה נוסף, או, אם התקבל זמן כאמור, יעזוב את קבע ההמתנה כדי להגיע לקבע שממנו מתחילה הגישה קרוב ככל האפשר לזמן-תחילת-הגישה כפי שנקבע לו במירשה הטיסה;

(4) הנמכה לגישה – יתחיל בהנמכה מגובה השיוט או מרום הטיסה כאשר יגיע לקבע אשר ממנו מתחילה הגישה, ואולם לא לפני –

(א) זמן-תחילת-הגישה כפי שנקבע לו במירשה הטיסה, אם התקבל;

(ב) אם הזמן האמור לא התקבל – זמן ההגעה המשוער לפי תכנית הטיסה כפי שאישרה יחידת נת"א."

44. בתקנה 107 לתקנות העיקריות, במקום "את כושרו לטוס לפי כט"מ" יבוא "את יכולתו להטיס את כלי הטיס לפי כט"מ בהתאם להוראות התעבורה האווירית הישימות".

45. בתקנה 108 לתקנות העיקריות, במקום "בפרק הששי" יבוא "על ידי הרשות המוסמכת לכך במדינה שבה הוא מצוי".

46. בתקנה 110 לתקנות העיקריות, בכל מקום, במקום "בפרק הששי" יבוא "בהוראות התעבורה האווירית".

47. בתקנה 113 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ב), במקום "מירשה גישה" יבוא "מירשה טיסה לגישה".

48. תקנה 114 לתקנות העיקריות – בטלה.

49. במקום תקנה 115 לתקנות העיקריות יבוא:

(א) לא יפעיל אדם כלי טיס תוך שימוש בתהליכי גישת החלטה או לגובה הפעלה מתחת לגובה 115. מכושרים כאמור בהוראות התעבורה האווירית, למעט לפי קטגוריות II ו-III, אלא אם כן הוא עונה על הוראות תקנה זו, זולת אם אישר לו המנהל אחרת.

(ב) בשדה תעופה שבו נקבעו גובה החלטה או גובה מזערי להנמכה לא ימשיך טייס בשימוש בתהליכי גישת מכושרים מתחת לגובה ההחלטה או לגובה המזערי להנמכה המותרים לאותו נוהל, אלא אם כן –

(1) כלי הטיס נמצא בכל עת במקום המאפשר לטייס המפקד, בראייה, להנמיך לנחיתה על המסלול המיועד תוך תמרון ובשיעורי הנמכה רגילים, ולגבי כלי טיס המופעלים לפי הפרק השנים עשר או הפרק השלושה עשר, לגעת במסלול בתחום אזור הנגיעה (Touch Down Zone) על המסלול האמור;

(2) ראות הטיסה אינה פחותה מהראות המזערית שנקבעה בנוהל לגישת המכשירים שבשימוש;

(3) פרט לגישות מכשירים המבוצעות לפי תהליכי הנמכה בקטגוריות II או III, הטייס המבצע הנמכה יראה ויזהה בבירור לפחות אחד העזרים החזותיים המשותפים למסלול המיועד, כמפורט להלן:

(א) את מערכת תאורת הגישה; ואולם טייס הנעזר באורות הגישה לקביעת נקודת ייחוס, לא ינמיך מתחת לגובה של 100 רגל מעל גובה אזור הנגיעה, אלא אם כן הוא יכול לראות בבירור ולזהות גם את האורות האדומים שבשורות הצד של מערכת תאורת הגישה;

(ב) את מפתן המסלול, סימוניו או תאורתו;

(ג) את אזור הנגיעה, סימוניו או תאורתו;

(ד) את תאורת התחלת המסלול;

(ה) את אורות סימון זווית הגלישה (VASI) או PAPI;

(ו) את המסלול, סימוניו או תאורתו.

(ג) טייס המבצע גישת מכשירים יתחיל מיד בתהליך הליכה סביב מתאים –

(1) אם לפני הנגיעה לא מתקיים אחד מהתנאים האמורים בתקנת משנה (ב) באחד ממקרים אלה:

(א) כאשר כלי הטיס מופעל מתחת לגובה המזערי להנמכה (MDA);

(ב) כאשר כלי הטיס הגיע לנקודת ההליכה סביב (MAPt) או לגובה החלטה או בכל עת לאחר מכן עד לנגיעה;

(2) אם בעת ביצועה של ההקפה (Circiling to land) בגובה המזערי להנמכה (MDA) או מעליו, הטייס לא רואה בבירור חלק מהשדה החייב בזיהוי, למעט בעת ביצוען של פניות רגילות.

הפעלה בקטגוריות II ו-III (א) לא יפעיל אדם כלי טיס בקטגוריות גישת מכשירים II ו-III אלא אם כן התקיימו כל אלה:

- (1) הצוות המטיס את כלי הטיס מורכב מטייס מפקד ומטייס משנה שהם בעלי אישור להפעלה זו לפי תקנות הרישיונות;
- (2) לכל אדם הנמנה עם הצוות המטיס את כלי הטיס הידע המתאים וההיכרות עם הנהלים לסוג ההפעלה;
- (3) בלוח המכשירים שלפני הטייס המטיס את כלי הטיס, מצויים מכשירים המתאימים לשיטת ההנחיה וההנמכה הנמצאת בשימוש בסוג ההפעלה.
- (ב) זולת אם אישר המנהל אחרת, לא יפעיל אדם כלי טיס בקטגוריות II ו-III אלא אם כן כל אחד ואחד ממרכיבי מיתקני ההנחיה וההנמכה הקרקעיים הדרושים לאותו סוג של גישת המכשירים והציוד המורכב בכלי הטיס המתאים להם, לפי רשימת הציוד הנדרש להפעלה זו, מותקנים, מופעלים ונמצאים במצב שמיש וזמין.
- (ג) לעניין תקנה זו, כאשר נוהל גישת מכשירים שבו משתמשים מפרט וקובע גובה החלטה, יהיה גובה ההחלטה המותר הגבוה מבין אלה:
 - (1) גובה ההחלטה שנקבע באותו נוהל גישה;
 - (2) גובה ההחלטה שנקבע במקום אחר לטייס המפקד של כלי הטיס;
 - (3) גובה ההחלטה שנקבע בהתאם לציוד המותקן בכלי הטיס.
- (ד) זולת אם אישר המנהל אחרת, לא יפעיל אדם כלי טיס בקטגוריות II או III אשר לגביו נקבע גובה החלטה מתחת לגובה ההחלטה המותר, אלא אם כן התקיימו כל אלה:
 - (1) כלי הטיס נמצא, בכל עת, במקום המאפשר לו בראייה להנמיך לנחיתה על המסלול המיועד בתמרון ובשיעורי הנמכה רגילים ולגעת במסלול בתחום אזור הנגיעה (Zone Down Touch) על המסלול האמור;
 - (2) הטייס המבצע הנמכה יראה ויזהה בבירור אחד העזרים החזותיים לפחות המשתייכים למסלול המיועד, כמפורט להלן:
 - (א) מערכת תאורת גישה; ואולם לא ינמיך הטייס מתחת לגובה של 100 רגל מעל גובה אזור הנגיעה אלא אם כן הוא יכול לראות בבירור ולזהות גם את האורות האדומים שבשורות הצד של מערכת תאורת הגישה;
 - (ב) מפתן המסלול, סימוניו או תאורתו;
 - (ג) אזור הנגיעה או סימוני אזור הנגיעה;
 - (ד) אורות אזור הנגיעה.

(ה) זולת אם אישר המנהל אחרת, אם לפני הנגיעה לא מתקיים אחד מהתנאים האמורים בתקנת משנה (ד) לפחות, הטייס המבצע גישת מכשירים כמפורט בתקנה זו יבצע תהליך הליכה סביב מתאים.

(ו) לא ינחית אדם כלי טיס בהפעלה של קטגוריה III, שלא נקבע בעבורה גובה החלטה, אלא לפי התנאים המפורטים באישור שנתן המנהל.

(ז) לא יפעיל מחזיק רישיון הפעלה אווירית כלי טיס בקטגוריות II או III אלא אם כן הדבר הותר במפורטי ההפעלה של מחזיק הרישיון ולפי תנאיהם, ולפי המפורט בספר העזר למבצעים של מחזיק הרישיון.

ספר עזר להפעלה בקטגוריה II ו-III
115ב. (א) לא יפעיל אדם כלי טיס ישראלי בהפעלה של קטגוריה II או III אלא אם כן התקיימו כל אלה:

(1) נמצא בכלי הטיס ספר עזר מעודכן המאושר להפעלה של קטגוריה II או III בעבור כלי הטיס;

(2) ההפעלה מתבצעת לפי נהלים, הוראות והגבלות אשר בספר העזר;

(3) המכשירים והציוד המפורטים בספר העזר והדרושים בעבור הפעלה של קטגוריה II או III נבדקו ותוחזקו לפי דרישות הכלולות בספר העזר.

(ב) מפעיל אווירי יחזיק עותק מעודכן של ספר העזר המאושר להפעלה של קטגוריה II או III בבסיס הפעולות הראשי שלו ויגיש אותו לביקורת המנהל לפי דרישתו.

(ג) תקנה זו לא תחול לגבי מטוס המופעל לפי הפרק השלושה עשר.

הרשאה מיוחדת להפעלה בקטגוריה III
115ג. המנהל רשאי לתת תעודת הרשאה המתירה למפעיל אווירי, בהפעלה כללית, לסטות מדרישות תקנות 33(א)(4), 115א, ו-115 לשם הפעלת מטוסים קטנים המוגדרים ככלי טיס מקטגוריה "A" בתקנה 97.3 לפ.א.ר., בפעולות קטגוריה II, אם מצא כי אותה הפעלה יכולה להתבצע בביטחון ולפי תנאי התעודה.

מערכת הגברת ראות 115ד. (א) על אף האמור בתקנה 115, רשאי טייס להפעיל כלי טיס מתחת לגובה המזערי להנמכה או להמשיך בגישה מתחת לגובה ההחלטה ולנחות, גם בלא שימוש בתהליכי גישת מכשירים לפי קטגוריות II או III, אם התקיימו כל אלה:

(1) כלי הטיס מצויד והטייס עושה שימוש במערכת הגברת ראות (EVS – Enhanced Vision System) אשר התצוגה שלה מתאימה לתמרון כלי הטיס, המאושרת על ידי המנהל, או, בכלי טיס זר –

(א) המופעל בתובלה אווירית מסחרית –
שמדינת המפעיל אישרה;

(ב) המופעל בהפעלה כללית – שמדינת
הרישום אישרה;

(2) כלי הטיס נמצא בכל עת במקום המאפשר לו
להנמיך לנחיתה על המסלול המיועד תוך תמרון
ובשיעורי הנמכה רגילים, ולגבי כלי טיס המופעלים
לפי הפרק השנים עשר או הפרק השלושה עשר, לגעת
במסלול בתחום אזור הנגיעה (Touch Down Zone)
על המסלול האמור;

(3) הטייס המבצע את ההנמכה מצא כי ראות
הטיסה המתאפשרת באמצעות שימוש במערכת
הגברת הראות אינה פחותה מהראות המזערית
שנקבעה בנוהל לגישת המכשירים שבשימוש;

(4) הטייס המבצע את ההנמכה יראה ויזהה בבירור
באמצעות מערכת הגברת הראות את מערכת תאורת
הגישא, או את העזרים החזותיים המשתייכים
למסלול המיועד, כמפורט להלן:

(א) מפתן המסלול, המזוהה באמצעות אחד
מאלה לפחות:

(1) התחלת משטח הנחיתה של המסלול;

(2) תאורת המפתן;

(3) תאורת הזיהוי של קצה המסלול;

(ב) אזור הנגיעה, המזוהה באמצעות אחד
מאלה לפחות:

(1) משטח הנחיתה באזור הנגיעה;

(2) תאורת משטח הנגיעה;

(3) סימוני משטח הנגיעה;

(4) תאורת המסלול;

(5) הטייס הוסמך לעשות שימוש במערכת הגברת
ראות, כמפורט להלן:

(א) בהפעלה לפי הפרק השנים עשר או
השלושה עשר – לפי תכנית האימונים של
המפעיל האווירי;

(ב) בכל הפעלה אחרת – בהתאם לפי
הוראות לשמירה על כשירות כמפורט בתקנות
הרישיונות;

(6) אם כלי הטיס מופעל בתובלה אווירית מסחרית – המפעיל האווירי הורשה לכך במפרטי ההפעלה שלו.

(ב) הטייס המבצע את ההנמכה לא ינמיך מתחת לגובה של 100 רגל מעל אזור הנגיעה של המסלול המיועד, אלא אם כן ראות הטיסה הקיימת מאפשרת לו לראות בבירור ולזהות, בלא שימוש במערכת הגברת הראות את אחד מאלה:

(1) סימוני מפתן המסלול או תאורת מפתן המסלול;

(2) סימוני אזור הנגיעה או תאורת אזור הנגיעה.

(ג) בתקנה זו, "מערכת הגברת ראות" – מערכת מוסתת בעלת היכולות המפורטות בתקנת פ.א.ר. 91.175(m).

תיקון תקנה 116 50. בתקנה 116 לתקנות העיקריות, בכל מקום, במקום "בפרק השישי" יבוא "בהוראות התעבורה האווירית".

ביטול הפרק השישי 51. הפרק השישי לתקנות העיקריות – בטל.

תיקון תקנה 125 52. בתקנה 125 לתקנות העיקריות –

(1) ההגדרה "אחזקה" – בטלה;

(2) במקום ההגדרה "אחזקה קלה" יבוא:

"תחזוקה קלה" – פעולות פשוטות של שימור והחלפת חלקים תקינים קטנים כמפורט בסעיף C בתוספת הראשונה (Appendix A) לחלק 43 לפ.א.ר., בכפוף לשינויים האמורים בפרט (3) בטבלה שבתוספת השנייה";

(3) במקום ההגדרה "בסיס-אם" יבוא:

"בסיס אם" – מקום המוגדר בספר העזר למבצעים של המפעיל האווירי, וכאשר נדרש ספר בקרת אחזקה, גם בספר בקרת האחזקה, כבסיס אחזקה עיקרי שלו";

(4) ההגדרות "הוראות כושר אווירי", "ציוד תעופתי" "שינוי גדול" ו"יצרן" – בטלות.

תיקון תקנה 125 א 53. בתקנה 125 לתקנות העיקריות, במקום "אחזקה", אחזקה קלה, בניה מחדש ושינוי יבוא "פעולות בדק ותחזוקה קלה".

תיקון תקנה 126 54. בתקנה 126 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ג), במקום "אחזקה", אחזקה קלה או שינויים יבוא "פעולות בדק או תחזוקה קלה".

תיקון תקנה 127 55. בתקנה 127 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א) –

(א) ברישה, במקום "מפעיל כלי טיס" יבוא "מפעיל אווירי";

(ב) בפסקה (2), במקום "לפי השיטות המפורטות בספר העזר לאחזקה של כלי הטיס" יבוא "לפי המידע התחזוקתי הישים";

(ג) בפסקה (3), במקום "העוסקים בביצוע האחזקה" יבוא "העוסקים בביצוע פעולות הבדק" ובמקום "כמפורט בתקנות 128 ו-129" יבוא "לפי דיני הטיס";

(2) בתקנת משנה (ב), במקום "במסמכי האחזקה" יבוא "ביומן התחזוקה הנגיש לטייס המפקד".

56. תקנה 128 לתקנות העיקריות – בטלה.

ביטול תקנה 128

57. במקום תקנות 131 עד 133 לתקנות העיקריות יבוא:

החלפת תקנות
131 עד 133

"מערך אחזקה" 131. (א) מפעיל אווירי ימציא לאישור המנהל מערך אחזקה לכל כלי טיס שהוא מפעיל, המיועד להבטיח שכלי הטיס מתוחזק במצב כשיר לטיסה, שיבוסס על מידע תחזוקתי מתאים שסיפקו מדינת התכן או מחזיק תעודת הסוג, ועל כל מידע תחזוקתי ישים אחר, ובו יפורטו כל אלה:

(1) פעולות האחזקה והתדירויות לביצוען, בהתחשב בשימוש הצפוי בכלי הטיס; יש לזהות ולציין את פעולות האחזקה ואת התדירויות לביצוען, המוגדרים כחובה לפי תכן הסוג של כלי הטיס;

(2) תקופת הפעולה המותרת בין שיפוץ אחד לבא אחריו של כלי הטיס, מנועי, מדחפים, רכיבים ואבזרים, אם תקופת פעולה זו היא מוגבלת;

(3) תכנית מתמשכת לשמירה על שלמות מבנית (Continuing Structural Integrity Program), כאשר תכנית כאמור נכללת במידע התחזוקתי שעליו מבוסס מערך האחזקה;

(4) נהלים לשינויים או חריגות מפסקאות (1) עד (3);

(5) הפניות למידע התחזוקתי שלפיו מבוצעות פעולות האחזקה;

(6) תכנית ניטור מצב (condition monitoring) ותכנית אמינות, למערכות כלי הטיס, רכיביו ומנועיו; הוראה זו תחול לגבי כלי טיס מסוג שהמידע התחזוקתי שלו בדבר פעולות אחזקה והתדירויות לביצוען נקבע באמצעות ועדת סקר תחזוקה (MRB – Maintenance Review Board) או תהליך מקביל לכך, ובלבד שהמנהל הורה על תחולתה לגביו;

(7) לכלי טיס המופעל בהפעלה כללית – שיטות ליישום מערך האחזקה.

(ב) החובה להגיש מערך אחזקה לאישור המנהל תחול –

(1) לגבי מפעיל אווירי של כלי טיס בהפעלה מסחרית – אם הוא מבקש לרשום את כלי הטיס במפרטי ההפעלה המהווים חלק מרישיון ההפעלה האווירית שלו;

(2) לגבי מפעיל אווירי של כלי טיס בהפעלה כללית – אם הוא מבקש לרשום על שמו כלי טיס בפנקס הרישום.

(ג) זולת אם המנהל הורה אחרת יבוצעו הביקורות כמפורט במערך האחזקה בתדירות ובפירוט שנקבעו בהתחשב בהמלצת היצרן, בניסיון שהצטבר באחזקת כלי טיס זהים או דומים ובניסיון המקובל בתעופה, והכול בהתחשב בתנאים המיוחדים שבהם מופעל כלי הטיס.

(ד) מפעיל אווירי בתובלה אווירית מסחרית וכן מפעיל אווירי הפועל לפי הוראות הפרק השמיני יוודא שהתכן והיישום של מערך האחזקה לוקח בחשבון את עקרונות הגורם האנושי.

(ה) מפעיל אווירי בתובלה אווירית מסחרית וכן מפעיל אווירי של מטוס גדול או מטוס המונע במנועי סילון יעמיד עותקים של מערכי האחזקה לרבות עדכונים, שינויים או תוספות להם, מיד עם עריכתם, לכל גוף ולכל אדם הממלא מטעמו תפקיד תפעולי או תפקיד הקשור באחזקת כלי הטיס, ובכלל זה לכל גוף המוסמך לביצוע אחזקה מטעמו.

(א) מפעיל אווירי יבצע מעקב תקופתי אחר מצב כושר הטיסה של כלי הטיס וכל חלקיו. 132. תיקון מערך אחזקה

(ב) מפעיל אווירי יתקן את מערך האחזקה –

- (1) בהתאם לכל עדכון במידע התחזוקתי הישים;
- (2) בהתאם לכל שינוי מהותי במאפייני כלי הטיס או במאפייני ההפעלה שלו;
- (3) בהתאם לתוצאות מעקב תקופתי המבוצע לפי תקנת משנה (א).

(ג) תיקון מערך האחזקה טעון אישור של המנהל מראש.

(ד) תיקון מערך האחזקה כאמור בתקנת משנה (ב) או (2) יבוצע בתוך 120 ימים ממועד העדכון במידע התחזוקתי הישים או ממועד השינוי במאפייני כלי הטיס או במאפייני ההפעלה כאמור, לפי העניין; על אף האמור, תיקון דחוף יבוצע בתוך 30 ימים מהמועד האמור; לעניין זה, "תיקון דחוף" – תיקון המוסיף פעולות אחזקה למערך האחזקה או מצמצם תדירויות של פעולות אחזקה הכלולות בו, שיש לבצען לפני חלוף 120 ימים מאותו מועד.

(ה) המנהל רשאי להורות למפעיל אווירי לתקן מערך אחזקה אם מצא שהוא אינו עומד בדרישות תקנות אלה; על דרישה לשינוי כאמור יחולו הוראות תקנה 396 בשינויים המחויבים.

(א) לא יפעיל אדם כלי טיס לאחר שבוצעה בו פעולת בדק או תחזוקה קלה, אלא אם כן אושרה החזרתו של כלי הטיס לשירות כאמור בתקנת משנה (ב). 133. החזרה לשירות של כלי טיס לאחר ביצוע פעולת בדק או תחזוקה קלה

(ב) לא יאשר אדם החזרה לשירות של כלי טיס לאחר שבוצעה בו פעולת בדק או תחזוקה קלה אלא אם כן התמלאו כל אלה:

(1) אותו אדם הוא אחד מאלה:

(א) טכנאי לבדק כלי טיס המבצע פעולות בדק או תחזוקה קלה במסגרת מכון בדק, או עובד מכון בדק המוסמך להוציא תעודת אחזקה ושחרור אף אם אינו טכנאי לבדק כלי טיס;

(ב) טייס או טכנאי טיס המוסמך לבצע בדיקה יומית, בדיקת תחנה או הוראת כושר אווירי חוזרת כמשמעותה בתקנה 129א(ג), בהתאם להוראות פרק זה ובכפוף לאמור בהן;

(ג) עובד מטעמו של יצרן כלי הטיס בכפוף להוראות תקנה 129, לפי מידע תחזוקתי מאושר;

(ד) טייס המבצע תחזוקה קלה בכלי הטיס בהתאם להוראות תקנה 129ג(ב) לפרק זה ובכפוף לאמור בה;

(ה) טייס בעל הגדר אחזקה עצמית לפי תקנות הרישיונות, בכפוף לזכויות שבהגדר כאמור;

(2) אותו אדם אישר שכלי הטיס כשיר לטיסה, באמצעות הכנת תעודת אחזקה ושחרור וחתומה עליה;

(3) על הכנת תעודת אחזקה ושחרור וחתומתה בידי אדם כאמור בפסקאות משנה 1(א) ו-1(ב) יחולו הוראות תקנות מכוני הבדק;

(4) על הכנת תעודת אחזקה ושחרור וחתומתה בידי מי מן האמורים בפסקאות משנה 1(ג) עד 1(ה) יחולו הוראות אלה:

(א) תעודת אחזקה ושחרור תיחתם רק אם אותו אדם מצא כי התקיימו כל אלה:

(1) פעולת הבדק או התחזוקה הקלה שבוצעה הושלמה לשביעות רצונו, לפי המידע התחזוקתי החל ולפי נוהלי היצרן או המפעיל האווירי, לפי העניין;

(2) בוצעו כל הרישומים כנדרש בפרק זה, והם ממולאים וחתומים כנדרש;

(ב) היא תיערך לפי טופס שהורה המנהל, ותכלול, לכל הפחות, את אלה:

(1) הצהרת החותם עליה כי התקיים

האמור בפסקה משנה (א);

(2) פירוט פעולת הבדק או התחזוקה

הקלה שבוצעה; לעניין זה יש לכלול

בתעודה תיאור כללי של פעולת הבדק

או התחזוקה הקלה שבוצעה, בלא ציון

מלא של כל השלבים שבוצעו, ובלבד

שיש בסיכום הפניה לתיעוד המלא של

העבודה;

(3) הפניה למידע התחזוקתי שעל

בסיסו בוצעה;

(4) המועדים שבהם בוצעה פעולת

הבדק או התחזוקה הקלה, לרבות

במונחים של שעות טיסה, מחזורי

המראות ונחיתות וכיוצא באלה;

(5) זהותו של החותם עליה.

(ג) תעודת אחזקה ושחרור לכלי טיס יכול

שתהיה גם בדרך של רישום ביומן התחזוקה,

הנגיש לטייס המפקד, אם המפעיל האווירי

התיר זאת, ולפי נוהלי המפעיל האווירי,

והוראות פסקאות משנה (א) ו-(ב) יחולו,

בשינויים המחויבים, על רישום כאמור.

תיקון תקנה 134 בתקנה 134 לתקנות העיקריות – 58.

(1) במקום כותרת השוליים יבוא "רמת ביצוע פעולות בדק ותחזוקה קלה";

(2) ברישה, במקום "אחזקה, אחזקה קלה או שינויים" יבוא "פעולות בדק או תחזוקה

קלה";

(3) בפסקה (1), המילה "דעת" – תימחק;

(4) בפסקה (4), במקום "הוא נעזר במערך האחזקה, בספר עזר לאחזקה, בספר עזר

לשיפוץ או בעלון שרות שהוצא מאת יצרן כלי הטיס, מנוע, פרופלר או הפריט עליו

מבוצעת העבודה, או בהוראות ספר העזר של נוהלי עבודה ונוהלי פיקוח וביקורת

של הגוף המוסמך לביצוע האחזקה" יבוא "הוא פועל לפי מערך האחזקה, לפי

מידע תחזוקתי עדכני, ולפי קובץ הנהלים של הגוף המוסמך לביצוע פעולות בדק

שבמסגרתו מבוצעת פעולת הבדק או התחזוקה הקלה".

תיקון תקנה 137 בתקנה 137 לתקנות העיקריות – 59.

(1) בכותרת השוליים, במקום "אחזקה" יבוא "פעולות בדק";

(2) האמור בה יסומן "(א)" ואחריה יבוא:

"(ב) מסר מפעיל אווירי כלי טיס להפעלתו של מפעיל אווירי אחר, המפעיל

האווירי שמסר את כלי הטיס כאמור יאפשר למפעיל האווירי שלהפעלתו נמסר

כלי הטיס כאמור, נגישות לרישומים המפורטים בתקנה 136 ובכלל זה יאפשר

לו לעדכנם".

60. בתקנה 138 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ב), בפסקה (2), המילים "כמפורט בפרק תיקון תקנה 138 השלושה עשר לתקנות התיעוד" – יימחקו.
61. בתקנה 139 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (א), המילים "כמשמעותם בסעיף 10g תיקון תקנה 139 לחוק הטיס, 1927" – יימחקו.
62. בתקנה 140 לתקנות העיקריות –
(1) אחרי תקנת משנה (ב) יבוא:
"ב(1) מערך אחזקה יכול סעיפים שבהם יצוינו בדיקה תפעולית ובדיקת תפקוד של כל רשם נתונים המותקן בכלי הטיס, לפי ההוראות המתאימות בתוספת התשיעית לחלק הראשון לנספח השישי לאמנה; לעניין זה, "רשם נתונים" – כל מכשיר הקלטה המותקן בכלי טיס המיועד לסייע בחקירה בטיחותית כמשמעותה בסעיף 104 לחוק."
- (2) אחרי תקנת משנה (ג) יבוא:
"ד(1) בתקנת משנה (א), התוספת החמישית לחלק 43 לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (4) בטבלה שבתוספת השנייה;
(2) בתקנת משנה (ב), התוספת השישית לחלק 43 לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (5) בטבלה שבתוספת השנייה."
63. בתקנה 151 לתקנות העיקריות –
(1) בתקנת משנה (ג), אחרי פסקת משנה (4) יבוא:
"5) חומר הכיבוי במטף כיבוי אש המותקן בתא השירותים בכלי טיס שניתנה לו תעודת כושר טיסה ראשונית אחרי ד' בטבת התשע"ב (30 בדצמבר 2011), וכן חומר הכיבוי במטף כיבוי אש נייד המותקן בכל מקום אחר בכלי טיס שניתנה לו תעודת כושר טיסה ראשונית אחרי א' בטבת התשע"ז (30 בדצמבר 2016), לא יהיה מסוג המפורט בנספח הראשון (Annex A), קבוצה 2 (Group II) במהדורה מס' 8 משנת 2009 של פרוטוקול מונטריאול בדבר חומרים המדללים את שכבת האוזון (Montreal Protocol on Substances That Deplete the Ozone Layer) המצוין לעיון הציבור במשרדי המנהל";
- (2) תקנת משנה (ד) – בטלה.
64. בתקנה 158 לתקנות העיקריות –
(1) בתקנת משנה (ב) –
(א) בפסקה (1), במקום "בינוניים" יבוא "מתונה";
(ב) בפסקה (2), במקום "קלים או בינוניים" יבוא "מתונה";
(2) בתקנת משנה (ג), במקום "חמורים" יבוא "חמורה".
65. בתקנה 163 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ג), בפסקה (2), במקום "ברשיון להפעלה מסחרית" יבוא "ברישיון הפעלה מסחרית".
66. בתקנה 180 לתקנות העיקריות, בפסקה (9), המילים "298(א)1" – יימחקו.
67. בתקנה 184(ב) לתקנות העיקריות, במקום "מינהל התעופה האזרחית" יבוא "הרשות".
68. בתקנה 240 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (ג), במקום "לאנשי הקרקע" יבוא "לגורמים המספקים שירותי קרקע";

(2) בתקנת משנה (ה), במקום "אנשי הקרקע" יבוא "אנשי האחזקה, הגורמים המספקים שירותי קרקע".

תיקון תקנה 243 69. בתקנה 243 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ב), במקום "מנהל הרשות" יבוא "מנהל רשות שדות התעופה".

הוספת תקנה 268 א 70. אחרי תקנה 268 לתקנות העיקריות יבוא:

"הפעלת טייס יחיד 268 א (א) לא יפעיל אדם מטוס בתובלה אווירית מסחרית בכט"מ או בלילה בהפעלה עם טייס יחיד, אלא אם כן המנהל אישר – תובלה אווירית מסחרית את ההפעלה כאמור.

(ב) המנהל לא יאשר הפעלתו של מטוס עם טייס יחיד בכט"מ או בלילה אלא אם כן התקיימו כל אלה:

(1) ספר הטיסה של המטוס אינו דורש צוות טיסה של יותר מטייס אחד;

(2) המטוס מונע במנוע בוכנה או במנוע טורבו-מדהף;

(3) המספר המרבי המאושר של מושבי הנוסעים במטוס אינו עולה על תשעה;

(4) המטוס הוא מטוס קטן;

(5) המטוס מצויד בכל אלה:

(א) מערכת טייס אוטומטי שמישה בעלת אפשרויות שמירת גובה (Altitude Hold) ובחירת כיוון (Heading Select) לפחות;

(ב) מערכת אוזניות (Headset) עם מיקרופון Boom או מקבילה לה;

(ג) אמצעים להצגת מפות המאפשרים את קריאתן בכל תנאי התאורה שמסביב;

(6) הטייס המפקד עונה על כל הדרישות בדבר ניסיון, אימונים ומבחני רמה כלהלן:

(א) צבר 50 שעות זמן טיסה באותו מין של מטוסים לפחות, מהן 10 שעות כטייס מפקד לפחות;

(ב) לגבי הפעלה בכט"מ, צבר ניסיון בכל אחד מאלה:

(1) 25 שעות זמן טיסה בכט"מ באותו מין של מטוסים לפחות; שעות אלה יכולות להיות חלק מהניסיון הנדרש כאמור בפסקת משנה (א);

(2) ניסיון באחד מאלה:

(א) 5 טיסות בכט"מ לפחות,
הכוללות שלוש גישות
מכשירים, שבוצעו ב־90
הימים שקדמו לטיסה, במין
המטוסים בתפקיד טייס יחיד;
(ב) ביצע מבחן רמה
בגישת מכשירים בכט"מ
במטוס כאמור ב־90 הימים
הקודמים לטיסה;

(ג) לגבי הפעלה בלילה צבר ניסיון בכל אחד
מאלה:

(1) 15 שעות זמן טיסה בלילה לפחות,
אשר יכולות להוות חלק מהניסיון הנדרש
כאמור בפסקת משנה (א);

(2) שלוש המראות ונחיתות בלילה
באותו מין של מטוסים בתפקיד טייס
יחיד ב־90 הימים הקודמים לטיסה
לפחות;

(ד) השלים בהצלחה תכנית אימונים
הכוללת, נוסף על האמור בסימן ז' לפרק זה,
הדרכה ואימון בנושאים אלה:

(1) הנחיות לתדרוך נוסעים לגבי פינוי
חירום;

(2) הפעלת טייס אוטומטי;

(3) שימוש בעת הטיסה בבד"ח
ובמסמכי טיסה המותאמים להפעלה
כאמור.

71. בתקנה 269 לתקנות העיקריות, במקום "פרט לאמור בתקנות 270 ו-271, לא יפעיל
אדם כלי טיס המוליך נוסעים" יבוא "פרט לאמור בתקנה 271 לא יפעיל אדם כלי טיס
המוליך נוסעים, שאינו מטוס המופעל בתובלה אווירית מסחרית".

72. בתקנה 271 לתקנות העיקריות, במקום תקנת משנה (א) יבוא:

"(א) רשאי אדם להפעיל כלי טיס בלא טייס משנה, אם כלי הטיס מצויד במערכת
טייס אוטומטי תקינה ושימישה ואם השימוש במערכת זו מאושר במפרטי ההפעלה
המתאימים לפי תקנה זו; הוראה זו לא תחול בכל אחד מאלה:

(1) בכל סוג של הפעלה – אם נדרשים שני טייסים להפעלת כלי הטיס בטיסה
לפי כטר"מ;

(2) אם ההפעלה היא בניגוד לדרישות הרכב צוות אוויר מזערי, כאמור
בתקנה 268;

(3) אם ההפעלה היא של מטוס בתובלה אווירית מסחרית בכט"מ או כלילה, כאמור בתקנה 268א;

(4) כאשר ההפעלה היא בקטגוריה II, כאמור בתקנה 274.

73. בתקנה 275 לתקנות העיקריות, במקום "איש צוות בוחן" יבוא "טייס בוחן". תיקון תקנה 275

74. בתקנה 282 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (א), ברישה, המילה "דעת" – תימחק. תיקון תקנה 282

75. בתקנה 287 לתקנות העיקריות – תיקון תקנה 287

(1) בפסקה (2), במקום "בהישג ידו של צוות האוויר" יבוא "בתא הטייס";

(2) בפסקה (3), בסופה יבוא "ואולם במטוס או הליקופטר המופעל בתובלה אווירית מסחרית – מטף כיבוי אש אחד בכל תא נוסעים המופרד מתא הטייס ואינו נגיש לאנשי צוות האוויר לפחות";

(3) אחרי פסקה (3) יבוא:

"(4) חומר הכיבוי במטף כיבוי אש המותקן בתא השירותים במטוס או הליקופטר המופעל בתובלה אווירית מסחרית שניתנה לו תעודת כושר טיסה ראשונית אחרי ד' בטבת התשע"ב (30 בדצמבר 2011), וכן חומר הכיבוי במטף כיבוי אש נידד המותקן בכל מקום אחר בכלי טיס כאמור שניתנה לו תעודת כושר טיסה ראשונית אחרי א' בטבת התשע"ז (30 בדצמבר 2016), לא יהיה מסוג המפורט בנספח הראשון (Annex A), קבוצה 2 (Group II) במהדורה מס' 8 משנת 2009 של פרוטוקול מונטריאול בדבר חומרים המדללים את שכבת האוזון (Montreal Protocol on Substances That Deplete the Ozone Layer) המצוי לעיון הציבור במשרדי המנהל."

76. בתקנה 294א לתקנות העיקריות, במקום "שנקבעו בסעיף (B-1), (B-2) (A) לתקנה 25.853 ל-פ.א.ר., שהיתה בתוקף ביום כ"ד באלול התשל"ח (26 בספטמבר 1978) יבוא "שנקבעו בתקנה 25.853(a) ל-פ.א.ר., שהיתה בתוקף ביום ד' באדר ב' התשנ"ה (6 במרס 1995)". תיקון תקנה 294א

77. בתקנה 295 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (א), בסופה יבוא "המנהל לא יאשר חגורת כתף אלא אם כן היא עומדת בדרישות תקנת פ.א.ר. 23.785, 25.785, 27.785 או 29.785, לפי העניין". תיקון תקנה 295

78. בתקנה 298 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (א), פסקה (1) – תימחק. תיקון תקנה 298

79. במקום תקנה 299 לתקנות העיקריות יבוא: החלפת תקנה 299

"רשימת ציוד מזערי 299. על רשימת ציוד מזערי של מטוס או הליקופטר המופעל בתובלה אווירית מסחרית ועל הכנתה לאישור המנהל כאמור בתקנה 3א יחולו, נוסף על הוראות התקנה האמורה, הוראות אלה:

(1) מחזיק רישיון יכין רשימת ציוד מזערי לכל סוג של כלי טיס שהוא מפעיל, לגביו קיימת רשימת ציוד מזערי ראשית;

(2) מחזיק רישיון יבסס את רשימת הציוד המזערי על רשימת הציוד המזערי הראשית של סוג כלי הטיס כאמור;

(3) מחזיק רישיון יבטיח כי רשימת הציוד המזערי תהיה נגישה לטייס המפקד לפני תחילת הטיסה ותאפשר לו לקבוע האם, במקרה שקיימים בכלי הטיס ציוד או מכשירים שאינם שמישים, ניתן לבצע טיסה, או להמשיך טיסה מנקודה שבה בוצעה חניית ביניים;

(4) מחזיק רישיון יכול כלול בספר העזר למבצעים כל רשימת ציוד מזערי שאושרה בידי המנהל לפי תקנה 31א.

תיקון תקנה 300

80. בתקנה 300 לתקנות העיקריות –

(1) בכל מקום, במקום "בתנאי מזג אוויר כט"מ" יבוא "בתנאים מטאורולוגיים לטיסת מכשירים".

(2) בתקנת משנה (א), במקום פסקה (1) יבוא:

"(1) מטוס חד-מנועי המופעל בתובלה אווירית מסחרית – בטיסה בתנאים מטאורולוגיים לטיסת מכשירים או בלילה".

הוספת תקנה 300א

81. אחרי תקנה 300 לתקנות העיקריות יבוא:

"דרישות ביצוע
– מטוס חד-מנועי
בתובלה אווירית
מסחרית
300א. (א) על אף האמור בתקנה 300(א)(1), המנהל רשאי לאשר הפעלת מטוס חד-מנועי המופעל בתובלה אווירית מסחרית, המונע במנוע טורבינה, בתנאים מטאורולוגיים לטיסת מכשירים (IMC) או בלילה, אם התקיימו כל אלה:

(1) שיעור מקרי אבדן כוח מנוע של סוג המטוס שהפעלתו מתבקשת נמוך מ-1 למאה אלף שעות מנוע; לעניין תקנה זו, תקלת אבדן כוח מנוע היא תקלה שבעטייה נגרם אבדן כוח מנוע בשיעור כלשהו, שהגורם לה משויך למנוע תקול, תכן אחד מרכיבי המנוע או התקנת המנוע, כולל תכן והתקנת מערכת הדלק או בקרת המנוע;

(2) המטוס מצויד במערכת ניטור מנוע (Engine Trend Monitoring System); במטוסים שלהם הוצאה תעודת כושר טיסה ראשונה אחרי כ' בטבת התשס"ה (1 בינואר 2005) תהיה מערכת ניטור מנוע אוטומטית;

(3) המנוע במטוס צויד, כדי להקטין את האפשרות לכשל מנוע בטיסה, בכל אלה:

(א) מערכת הצתה המופעלת באופן אוטומטי, או בעלת יכולת הפעלה ידנית, בעת ההמראה והנחיתה וכן בטיסה בתנאי לחות הנראית לעין;

(ב) גלאי שבבים מגנטי או מערכת שוות ערך, המסוגלים לבדוק את מערכת השמן במנוע, בחטיבת האבזורים ובממסרת ההאטה, הכוללים חיווי אזהרה בתא הטייס;

(ג) מערכת בקרת מנוע בחירום, המאפשרת המשך התפעול של המנוע בטווח מספק של מצבי כוח לשם השלמתה הבטוחה של הטיסה בכל מקרה של תקלה בעלת היתכנות סבירה בבקר הדלק של המנוע;

(4) המטוס מצויד במערכות ובציוד המיועדים להבטיח את הפעלתה הבטוחה של הטיסה ולסייע להשגת נחיתת אונס בטוחה לאחר אבדן מנוע, בכל תנאי ההפעלה, כלהלן:

(א) שתי מערכות אספקת כוח חשמלי נפרדות, אשר כל אחת מהן מסוגלת לספק את כל אפשרויות צריכת החשמל התמידיות של המכשירים, הציוד והמערכות במטוס הצפויה בעת הטיסה;

(ב) מד גובה רדיו (Radio Altimeter-RA);

(ג) מערכת לאספקת כוח חשמלי לחירום בעלת הספק חשמלי ומשך פעולה המספיקים, בעת אבדן של אספקת כל מקור כוח חשמלי, לספק לפחות את אלה:

(1) יכולת הפעלת כל מכשירי הטיסה, מערכות הקשר והניווט החיוניים בעת הנמכה מגובה הטיסה המרבי שלגביו ניתן הרישיון בתצורת גלישה עד להשלמת הנחיתה;

(2) הורדת המדפים וכן הנסע, אם ישם;

(3) אספקת כוח לחימום צינור פיטו אחד, הנדרש לשמש כמד מהירות אוויר הנראה בבירור לטייס;

(4) אספקת כוח להפעלת אור הנחיתה כאמור בפסקת משנה (י);

(5) אספקת כוח להתנעה חוזרת אחת של המנוע, אם ישם;

(6) אספקת כוח להפעלת מד גובה הרדיו.

(ד) שני מדי מצב מטוס (Attitude Indicators), המופעלים באמצעות שני מקורות כוח עצמאיים;

(ה) אמצעים למתן יכולת התנעה חוזרת אחת לפחות של המנוע;

(ו) מכ"ם מזג אוויר;

(ז) מערכת ניווט שאישר המנהל, בעלת יכולת תכנות וזכירת מיקום שדות תעופה ומקומות לנחיתה אונס בטוחה וכן בעלת יכולת לספק מיידית מידע בדבר המרחק והכיוון לאותם מקומות;

(ח) מושבי הנוסעים וחזוקם שהוכחו בניסויים דינמיים מתאימים וחגורות בטיחות המצוידות ברצועות כתף לכל כיסא;

(ט) במטוסים מדוחסים – כמות מספקת של חמצן לכל הנמצאים במטוס לזמן ההנמכה בעקבות אבדן מנוע, מגובה השיוט המרבי שלגביו ניתן הרישיון, בתצורת ביצועי גלישה מרביים, עד לגובה שבו לא נדרשת אספקת חמצן;

(י) אור נחיתה המותקן בנפרד מכן הנסע ואינו תלוי בו והמסוגל להאיר בצורה נאותה את אזור הנגיעה בעת נחיתה אונס בלילה;
(יא) מערכת אזהרת אש במנוע;

(5) במבקש ההפעלה מתקיימים כל התנאים האלה:

(א) הוא ציין ברשימת הציוד המזערי (MEL) של המטוס את הציוד הנדרש להפעלה בלילה או בתנאים מטאורולוגיים לטיסת מכשירים (IMC) ואת הציוד הנדרש להפעלה ביום או בתנאים מטאורולוגיים לטיסת ראייה (VMC);

(ב) הוא כלל בספר הטיסה של המטוס שלגביו מתבקשת ההפעלה הגבלות, נהלים, אישורים ומידע נוסף החיוניים להפעלת מטוס חד-מנועי המונע במנוע טורבינה בלילה ובתנאים מטאורולוגיים לטיסת מכשירים (IMC);

(ג) הוא כלל, בספר העזר למבצעים, נהלים הלוקחים בחשבון, בעת תכנון הטיסה, את כל המידע הנוגע לנתיבי הטיסה ולאזורי ההפעלה המתוכננים, ובכלל זה:

(1) אופי פני השטח שמעליהם תבוצע הטיסה, כולל היכולת לבצע נחיתה אונס בטוחה במקרה של אבדן מנוע או תקלה חמורה אחרת;

(2) מידע בדבר מזג האוויר, כולל תופעות עונתיות ותופעות לוואי מטאורולוגיות אחרות, העלולות להשפיע על הטיסה;

(3) נושאים נוספים והגבלות אחרות כפי שיאפיין המנהל.

(ד) הוא זיהה שדות תעופה, או אזורים לביצוע נחיתת אונס בטוחה שיהיה ניתן להשתמש בהם במקרה של אבדן מנוע, ותכנת את מיקומם במערכת הניווט של המטוס; לעניין זה, "אזורים לביצוע נחיתת אונס בטוחה" – אזורים שבהם ניתן לצפות כי נחיתת אונס לא תוביל לפציעות חמורות או לאבדן חיים גם אם נגרם נזק משמעותי למטוס;

(ה) הוא הוכיח את יכולתו לבצע הפעלות כאמור בתקנה זו;

(6) הטייס המפקד עונה על הדרישות בדבר ניסיון, אימונים, מבחני רמה וניסיון עדכני כאמור בתקנה 268א(ב)(6), ובפרט אימוני חירום במקרים של אבדן מנוע הכוללים הנמכה וביצוע נחיתת אונס בתנאים מטאורולוגיים לטיסת מכשירים (IMC) או בלילה.

(ב) לא תבוצע הפעלה כאמור בתקנת משנה (א) מעל מים, במרחק מאזור מתאים לביצוע נחיתת אונס בטוחה, העולה על מרחק גלישה בלא מנוע.

(ג) מחזיק רישיון שהורשה להפעלה כאמור בתקנת משנה (א), ידווח למנהל על כל כשל משמעותי, תקלה או פגם במהלך ההפעלה.

(ד) המנהל רשאי, לאחר שקיבל דיווח כאמור בתקנת משנה (ג), לתת למחזיק הרישיון הוראות בדבר נקיטת האמצעים הנדרשים לשמירה על רמת הבטיחות הנדרשת להפעלה מסוג זה.

(ה) בתקנה זו, "נחיתת אונס בטוחה" – נחיתה בלתי נמנעת, שבה קיימת סבירות הגיונית לכך שלא תיגרם פציעה לאנשים במטוס או על הקרקע."

82. בתקנה 312 לתקנות העיקריות – תיקון תקנה 312

(1) תקנת משנה (ה) – בטלה;

(2) בתקנת משנה (ו), המילים "אם לא נקבעו כאמור בפרק הששי מינימות מזג אויר להמראה משדה התעופה של ההמראה" – יימחקו.

83. אחרי תקנה 314 לתקנות העיקריות, בכותרת סימן ה' לפרק השנים עשר לתקנות העיקריות, בסופה יבוא "אוויר".

(1) בתקנת משנה (ב) –

(א) בפסקה (2), בפסקת משנה א, במקום "לציפה" יבוא "לנחיתת ציף (ditching)";

(ב) בפסקה (3), בפסקת משנה ג, במקום "לציפה" יבוא "לנחיתת ציף".

(2) בתקנת משנה (ג), בפסקה (1), במקום "ציפה" יבוא "נחיתת ציף".

85. בתקנה 330 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ב), במקום "ועובדי קרקע" יבוא "וכל" תיקון תקנה 330 המועסקים מטעמו באחזקה ובמתן שירותי קרקע".

86. בתקנה 338 לתקנות העיקריות, בפסקה (2), בפסקת משנה א, במקום "ציפה" יבוא תיקון תקנה 338 "נחיתת ציף (ditching)".

87. בתקנה 341 לתקנות העיקריות, אחרי תקנת משנה (ט) יבוא:
 (י) על אף האמור בתקנה זו –

(1) בתקנות משנה (א), (ו) ו-(ט), תקנות 135.365 עד 135.377 לפ.א.ר. יחולו בכפוף לשינויים האמורים בפרט (6) בטבלה שבתוספת השנייה;

(2) בתקנות משנה (ב) ו-(ו), תקנות 135.379 עד 135.387 לפ.א.ר. יחולו בכפוף לשינויים האמורים בפרט (7) בטבלה שבתוספת השנייה;

(3) בתקנת משנה (ה), הוראות תקנה 135.399 לפ.א.ר. יחולו בכפוף לשינויים האמורים בפרט (8) בטבלה שבתוספת השנייה."

88. בתקנה 355 לתקנות העיקריות, במקום "בספר הטיסה (log book)" יבוא "ביומן התחזוקה של כלי הטיס".

89. במקום תקנה 356 לתקנות העיקריות יבוא:
 "הגדרות ומונחים 356. לעניין פרק זה –

"זמן הסטה" (Diversion Time) – טווח המבוטא במונחים של זמן טיסה, מנקודה בנתיב הטיסה עד לשדה משנה לנתיב;

"זמן הסטה מרבי" (Maximum Diversion Time) – זמן ההסטה המרבי בטיסת EDTO, שהתיר המנהל למחזיק רישיון, במסגרת אישור להפעלת טיסות EDTO, לפי תקנה 403;

"זמן סף" –

(1) למטוס דו-מנועי המונע במנועי טורבינה – 60 דקות במהירות שיוט עם מנוע אחד לא פועל (One Engine Inoperative Speed), כמפורט בספר הטיסה שלו, בתנאי אטמוספירה סטנדרטית ובלא רוח;

(2) למטוס בעל שלושה מנועי טורבינה או יותר – 180 דקות במהירות שיוט עם כל המנועים פועלים (All-Engine Operative Speed) כמפורט בספר הטיסה שלו, בתנאי אטמוספירה סטנדרטית ובלא רוח;

"טיסת EDTO – טיסה של מטוס רב-מנועי המונע במנועי טורבינה שבה זמן ההסטה עולה על זמן הסף;

"מוסמך EDTO – טכנאי לבדק כלי טיס שהשלים באופן משביע רצון את תכנית ההדרכה של מחזיק הרישיון בנושא אחזקת מטוסים דו-מנועיים המופעלים בטיסות EDTO, כאמור בפרט (11)ט) בתוספת הרביעית;

"מחזיק רישיון – מפעיל אווירי שבידו רישיון הפעלה אווירית שניתן לפי פרק זה;

"מטוס מוביל נוסעים" או "הפעלה של הולכת נוסעים" – הולכת בני אדם שאינם נמנים עם אלה שפורטו בתקנה 475(א);

"מערכת EDTO משמעותית" – מערכת במטוס אשר כשל או הידרדרות שלה עלולים להשפיע לרעה על בטיחות טיסת EDTO, או שהמשך פעולתה הוא בעל חשיבות ייחודית לטיסה בטוחה ולנחיתה של המטוס בעת הסטה בטיסת EDTO, המפורטת ככזאת בספרות האחזקה שפרסם מחזיק תעורת הסוג של המטוס."

- | | | |
|-----|--|-----------------------|
| 90. | תקנות 358 ו-359 לתקנות העיקריות – בטלות. | ביטול תקנות 358 ו-359 |
| 91. | בתקנה 360 לתקנות העיקריות המילים ", הכל כאמור בתקנה 358" – יימחקו. | תיקון תקנה 360 |
| 92. | בתקנה 361 לתקנות העיקריות, במקום תקנת משנה (ב) יבוא: | תיקון תקנה 361 |
| | "ב) קיבל המנהל עותק של החווה יקבע מי מהצדדים לחווה הוא האחראי להפעלה; קבע המנהל כי מחזיק הרישיון הוא האחראי להפעלה, יוציא תיקון מתאים למפרטי ההפעלה של מחזיק הרישיון, ויורה למחזיק הרישיון לעדכן בספר העזר למבצעים ובספר בקרת האחזקה שלו את שמות הצדדים לחווה ואת תקופת תוקפו, את סימני הלאומיות והרישום של המטוס, וכן את התפקידים והחובות של הצדדים לחווה, הישימים להפעלה." | |
| 93. | האמור בתקנה 363 לתקנות העיקריות יסומן "(א)" ואחריו יבוא: | תיקון תקנה 363 |
| | "ב) מחזיק רישיון יוודא כי בהפעלת מטוסים מחוץ לישראל, כל המועסקים מטעמו ידעו את חובתם לציית לחוקים לתקנות ולנהלים החלים עליהם במדינה שבה מתבצעת ההפעלה. | |

- (ג) מחזיק רישיון יבטיח כי הטייסים ושאר אנשי צוות האוויר מכירים את הדינים והנהלים החלים לגבי הפעלת המטוס במרחבי האוויר, בנתיבים ובשדות התעופה שבו הוא יופעל, ולגבי עזרי הניווט המשמשים בהם.
94. סימנים ב' ו-ג' לפרק השלושה עשר לתקנות העיקריות – בטלים.
95. במקום כותרת סימן ד' יבוא:
- “סימן ד': מתן רישיון הפעלה אווירית”.
96. בתקנה 373 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (א), במקום “טופס שקבע” יבוא “באופן תיקון תקנה 373 ובצורה שהורה”.
97. בתקנה 374 לתקנות העיקריות –
- (1) במקום כותרת השוליים יבוא “תנאים למתן רישיון”;
- (2) בתקנת משנה (א) –
- (א) בפסקה (1), במקום “ברישיון להפעלה מסחרית” יבוא “ברישיון הפעלה מסחרית”;
- (ב) אחרי פסקה (1) יבוא:
- “1א) עומדים לרשותו ונמצאים בחזקתו שני מטוסים המתאימים לסוגי הפעילויות המבוקשים לפחות; לעניין זה, “עומדים לרשותו ונמצאים בחזקתו” – בין בבעלותו, ובין כחוכר המטוס בחוזה חכירה לטווח ארוך שהמנהל קבע לגביו, לפי תקנה 361, כי החוכר הוא האחראי להפעלה”;
- (ג) במקום פסקה (3) יבוא:
- “3) המבקש הוכיח להנחת דעתו של המנהל כי הוא בעל ארגון הולם, שיטות הולמות לבקרה ולפיקוח על הפעלת טיסות, תכנית הדרכה הולמת, וכן הסדרים הולמים לשמירה על כשירות אווירית נמשכת של המטוסים שהוא מפעיל ולקבלת שירותי קרקע, התואמים את האופי וההיקף של ההפעלה שבקשר אליה מתבקש הרישיון;
- (4) המבקש הגיש לעיונו של המנהל, לשם ביקורת, ספר עזר למבצעים כאמור בסימן ו', הכולל את כל המידע וההוראות החיוניים כדי לאפשר לכל מי שהוא מעסיק מטעמו בתפקיד תפעולי למלא את חובותיו לפי כל דין החל על ההפעלה, לשמור על רמת בטיחות גבוהה ולתת את השירותים המבוקשים, לפי תקנות אלה, וספר העזר כאמור מקובל על המנהל והוא אישר את החלקים ממנו הטעונים אישור לפי תקנות אלה;
- (5) המבקש הגיש לעיונו של המנהל, לשם ביקורת, ספר בקרת אחזקה כאמור בסימן ו', הכולל את כל המידע וההוראות החיוניים כדי לאפשר לכל בעל תפקיד תפעולי או כל הממלא תפקיד באחזקה מטעם מחזיק הרישיון, למלא את חובותיו לפי כל דין החל לעניין שמירה על כשירות אווירית נמשכת של המטוסים שהוא מפעיל ולעניין אחזקתם, לשמור על רמת בטיחות גבוהה ולתת את השירותים המבוקשים לפי תקנות אלה, וספר העזר כאמור מקובל על המנהל והוא אישר את החלקים ממנו הטעונים אישור כאמור בתקנות אלה.”;
- (3) תקנת משנה (ג) – בטלה.

”פרטי הרישיון 374 א. (א) רישיון הפעלה אווירית יינתן בשפות העברית והאנגלית בטופס לפי תבנית הנתונה בסעיף 2 לתוספת 6 ומפרטי ההפעלה (Appendix 6) לחלק הראשון לנספח 6 לאמנה, ויכל את הפרטים האלה:

- (1) מדינת המפעיל והרשות המוסמכת המוציאה את הרישיון;
- (2) מספר הרישיון ומועד פקיעת תוקפו;
- (3) שם מחזיק הרישיון או השם המסחרי שבו הוא רשאי להשתמש;
- (4) המען של מקום העסקים העיקרי של מחזיק הרישיון;
- (5) פירוט המסמך שאותו יש לשאת במטוס והמפרט את אופן יצירת הקשר המידי עם הנהלת מחזיק הרישיון;
- (6) תאריך הוצאת הרישיון;
- (7) שמו, חתימתו, והגדרת תפקידו של נותן הרישיון.
- (ב) המנהל ייתן מפרטי הפעלה לכל דגם של מטוסים בצי של מחזיק הרישיון; מפרטי ההפעלה יינתנו בשפה האנגלית בטופס לפי תבנית הנתונה בסעיף 3 לתוספת 6 (Appendix 6) לחלק הראשון לנספח 6 לאמנה, ויכללו את הפרטים האלה:
- (1) מספר רישיון ההפעלה האווירית שאליו צמודים מפרטי ההפעלה;
- (2) שם מחזיק הרישיון או השם המסחרי שבו הוא רשאי להשתמש;
- (3) תאריך מתן מפרטי ההפעלה;
- (4) דגמי המטוסים שמחזיק הרישיון רשאי להפעיל, כולל יצרן המטוס ומספר הסדרה; המנהל רשאי לציין במפרטי ההפעלה את סימני הלאומיות והרישום של המטוסים שמחזיק הרישיון רשאי להפעיל;
- (5) סוג ההפעלה (נוסעים/מטען, בין-לאומי/פנים ארצי, סדיר/שכר);
- (6) אזורי הפעלה;
- (7) הגבלות מיוחדות על ההפעלה;
- (8) הרשאות מיוחדות להפעלה, כדוגמת נשיאת חומרים מסוכנים, תפעול בתנאי ראות נמוכה, מפרטי ניווט וכיוצא באלה;

(9) שם ממונה על הכשירות האווירית הנמשכת, והתקנות שלפיהן הוא פועל;

(10) חריגות מאושרות מהוראות תקנות אלה, ונושאים נוספים כפי שייקבעו על ידי המנהל;

(11) שמו, חתימתו, והגדרת תפקידו של נותן מפרטי ההפעלה.

(ג) המנהל רשאי לתת אותם מפרטי הפעלה לכמה דגמים של מטוסים בצי של מחזיק הרישיון, אם ההגבלות וההרשאות לגביהם, כאמור בתקנת משנה (ב)(7) ו-(8), הן זהות;

(ד) המנהל רשאי לתת מפרטי הפעלה נפרדים למטוסים מאותו דגם בצי של מחזיק הרישיון, אם ההגבלות וההרשאות כאמור לגבי חלק מהמטוסים מאותו דגם הן שונות.

תיקון תקנה 375

99. בתקנה 375 לתקנות העיקריות –

(1) במקום תקנת משנה (א) יבוא:

”(א) תקופת תוקפו של רישיון הפעלה אווירית היא שנתיים מיום נתינתו, אלא אם כן בוטל או הותלה רישיון ההפעלה המסחרית שבהסתמך עליו הוא ניתן או אם המנהל ביטל או התלה את רישיון ההפעלה האווירית.”;

(2) תקנות משנה (ב) ו-(ה) – בטלות.

תיקון תקנה 377

100. בתקנה 377 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א) –

(א) במקום פסקה (4) יבוא:

”(4) ממונה על כשירות אווירית נמשכת”;

(ב) פסקה (5) – תימחק;

(2) בתקנת משנה (ג) –

(א) בפסקה (1), אחרי ”למבצעים” יבוא ”או בספר בקרת האחזקה, לפי תקנות אלה”;

(ב) בפסקה (2), במקום ”את שמם ומענם של בני האדם שמונו על ידו לתפקידים האמורים” יבוא ”ובספר העזר לאחזקה את שמם של בני האדם שמינה לתפקידים האמורים, לפי תקנות אלה, ופרטי ההתקשרות עמם.”;

(3) אחרי תקנת משנה (ג) יבוא:

”(ד) בתקנה זו, העסקה בלעדית משמעה העסקה על ידי מחזיק הרישיון, במסגרת פעילות מחזיק הרישיון, בתפקידים שבתחום אחריותו של בעל התפקיד האמור או הנוגעים להם, ובלבד שהעיסוק בתפקידים אלה אינו יוצר או עלול ליצור ניגוד עניינים עם תפקידו כאמור או פוגע ביכולתו לשמש בתפקיד כאמור.”

(1) בתקנת משנה (א), בפסקה (1), במקום "ברשיון טיס בנתיבי הובלה באוויר" יבוא "ברשיון טייס תובלה בנתיבי אוויר";

(2) במקום תקנת משנה (ג) יבוא:

"(ג) לא יעסיק מחזיק רישיון אדם ולא יעסוק אדם בתפקיד של ממונה על כשירות אווירית נמשכת אלא אם כן התקיימו לגביו כל אלה:

(1) התקיים בו אחד מאלה:

(א) הוא מחזיק ברישיון תקף של טכנאי לבדק כלי טיס ובו הגדר למטוס גדול המתאים, בשים לב לסוגי המטוסים שמפעיל מחזיק הרישיון, למילוי תפקידו, והוא החזיק בהגדר זה חמש שנים לפחות;

(ב) הוא בעל תואר ראשון לפחות בתחום ההנדסה המתאים למילוי תפקידו;

(2) הוא בעל ניסיון של חמש שנים לפחות המתאים למילוי תפקידו, שמדן שנתיים לפחות בתפקיד השגחה (Supervisor) בתחום תחזוקת כלי טיס ושנה לפחות בתפקיד ניהולי בתחום תחזוקת כלי טיס;

(3) הוא מכיר ויודע בכל עת את ספר בקרת האחזקה ואת מערכי האחזקה של מחזיק הרישיון העומד להעסיקו או המעסיקו, את תכולת מפרטי ההפעלה שלו ואת הוראות התחזוקה הישימות של פרק זה.";

(3) תקנת משנה (ד) – בטלה.

(1) במקום כותרת השוליים יבוא "הדרכת עובדים בתפקידים תפעוליים ושימוש במפרטי הפעלה";

(2) במקום תקנת משנה (א) יבוא:

"(א) מחזיק רישיון יבטיח כי כל מי שהוא מעסיק מטעמו בתפקיד תפעולי, יקבל הדרכה ואימון הולמים לגבי תפקידיו וחובותיו, כפי שהם מפורטים בספר העזר למבצעים ובספר בקרת האחזקה, ולגבי הקשר בין תפקידיו לבין ההפעלה הכוללת."

103. בתקנה 380 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (א), המילים "למעט מפרטי הפעלה המהווים חלק מרישיון ההפעלה המבצעית של מחזיק הרישיון" – יימחקו.

(1) בתקנת משנה (ג), בפסקה (2), במקום "בספר עזר מבצעי" יבוא "בספר העזר למבצעים";

(2) בתקנת משנה (ה), בפסקה (1), במקום "בספר עזר מבצעי" יבוא "בספר העזר למבצעים".

"ממונה על כשירות 381א. ממונה על כשירות אווירית נמשכת שמונה לפי תקנה אווירית נמשכת 377(א)(4) אחראי לכשירות האווירית הנמשכת של המטוסים שמפעיל מחזיק הרישיון, ובכלל זה אחראי להבטיח –

(1) כי כל פעולות הבדק במטוסים מבוצעות לפי ספר בקרת האחזקה של מחזיק הרישיון;

(2) את קיום חובות המפעיל האווירי לפי הפרק השביעי, וחובותיו הנוגעות לכשירות אווירית נמשכת לפי פרק זה;

(3) כי לא תחל טיסה אלא אם כן התקיימו כל אלה:

(א) המטוס נשמר ומתוחזק במצב כשיר לטיסה;

(ב) הציוד התעופתי לרבות ציוד החירום הנדרש לאותה טיסה הוא במצב שמיש;

(ג) לא הופרו התנאים שעל בסיסם ניתנה תעודת כושר הטיסה או התנאים הקבועים בה.

106. בתקנה 384 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (א), בפסקה (1), המילה "זמני" – תימחק. תיקון תקנה 384

107. בתקנה 385 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ג), במקום "במפריטי ההפעלה" יבוא "בספר העזר למבצעים". תיקון תקנה 385

108. אחרי תקנה 385 לתקנות העיקריות יבוא:
הוספת תקנה 385א

"גובה טיסה מזערי 385א. (א) מבקש רישיון או מחזיק רישיון, לפי העניין, רשאי לקבוע, בספר העזר למבצעים שלו, גובהי טיסה מזעריים בנתיבי טיסה שלגביהם נקבעו גובהי טיסה מזעריים בידי הרשות המוסמכת הנוגעת בדבר, בתנאי שגבהים אלה לא יפחתו מהגבהים שקבעה אותה רשות מוסמכת.

(ב) מבקש רישיון או מחזיק רישיון, לפי העניין, יפרט בספר העזר למבצעים שלו, שיטה להגדרת גובהי טיסה מזעריים, בנתיבים שלגביהם לא נקבעו גובהי טיסה מזעריים בידי הרשות המוסמכת הנוגעת בדבר; גובהי הטיסה המזעריים כאמור לא יהיו נמוכים מהאמור בפרק הרביעי לתקנות אלה.

(ג) בקביעת שיטה לקביעת גובהי טיסה מזעריים כאמור בתקנת משנה (ב), מחזיק הרישיון ייקח בחשבון לפחות את כל אלה:

(1) הדיוק והאמינות שבהם ניתן לקבוע את מיקומו של כלי הטיס;

(2) אי-דיוק של קריאות מדי הגובה שבשימוש;

(3) מאפייני פני השטח, לדוגמה שינויי גובה חדים;

(4) הסבירות של היתקלות בתנאי מזג אוויר קשים (למשל מערבולת אוויר חמורה (Severe Turbulence)) וזרמי אוויר יורדים;

(5) אי-דיוק אפשרי במפות תעופתיות;

(6) מגבלות המרחב האווירי.

(ד) שיטה לקביעת גובהי טיסה מזעריים, כאמור בתקנת משנה (ב), טעונה אישור של המנהל מראש.

תיקון תקנה 386 109. בתקנה 386 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ב) –

(1) ברישה, במקום "מידע אווירונאוטי" יבוא "מידע תעופתי";

(2) בפסקת משנה (5)(א), במקום "טווח ראייה במסלול (RVR)" יבוא "ראות על מסלול".

הוספת תקנה 386 א 110. אחרי תקנה 386 לתקנות העיקריות יבוא:

"מינימת הפעלה 386א. (א) מבקש רישיון או מחזיק רישיון, לפי העניין, יכולול בספר העזר למבצעים שלו מינימת הפעלה לשדה תעופה

לכל שדה תעופה שבו הוא מבקש להשתמש כשדה יעד או כשדה משנה, ובלבד שמינימת ההפעלה כאמור לא תפחת מזו שקבעה הרשות המוסמכת הנוגעת בדבר, אלא באישור של אותה רשות מוסמכת.

(ב) מבקש רישיון או מחזיק רישיון, לפי העניין, יכולול בספר העזר למבצעים שלו שיטה לקביעת מינימת הפעלה לפי פסקת משנה (א), שבה הוא ייקח בחשבון את כל אלה לפחות:

(1) סוג המטוס, ביצועיו ואיפיוניו;

(2) הרכב אנשי צוות האוויר, כשירותם וניסיונם;

(3) ממדי המסלולים שנבחרו לשימוש ומאפייניהם;

(4) התאמתם של מיתקני העזר לטיסה וביצועיהם;

(5) הציוד הקיים במטוס למטרת ניווט או שליטה על נתיב הטיסה בעת הגישה לנחיתה ותהליך ההליכה סביב;

(6) המכשולים באזורי הגישה וההליכה סביב והגובה הנקי ממכשולים לצורך תהליכי גישת המכשירים;

(7) האמצעים שבהם משתמשים כדי לקבוע תנאי מזג אוויר ולדווח עליהם;

(8) המכשולים באזורי הנסיקה (climb-out) ומקדמי המרחק ממכשולים נחוצים;

(9) בקביעת מינימת הפעלה לשדה משנה – תוספת לערכי בסיס הענן והראות.

(ג) שיטה לקביעת מינימת הפעלה לשדה תעופה כאמור בתקנת משנה (ב) טעונה אישור של המנהל מראש.

החלפת תקנה 388 111. במקום תקנה 388 לתקנות העיקריות יבוא:

388. (א) מוביל אווירי יוכיח להנחת דעתו של המנהל שקיים ועומד לרשותו מידע מטאורולוגי מספק, החיוני להפעלה, לאורך כל נתיב ובכל שדה תעופה שעומדים להשתמש בו, ובכלל זה מידע מטאורולוגי לגבי תופעות מזג אוויר גרוע העלולות להשפיע על בטיחות הטיסה ובכלל זה ערבול באוויר צח (Clear Air Turbulence), סופות רעמים וגזירות רוח בגובה נמוך.

(ב) מוביל אווירי יעשה שימוש במידע מטאורולוגי עדכני, העומד לרשותו לפי תקנת משנה (א) לשם תכנון הטיסה וניהולה.

112. בתקנה 389 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ב), במקום "במפרטי ההפעלה" יבוא "בספר העזר למבצעים".

תיקון תקנה 389

113. אחרי תקנה 389 לתקנות העיקריות יבוא:

389א. (א) מבקש רישיון או מחזיק רישיון, לפי העניין, המבקש לבצע טיסה בנתיב שבו יש נקודה המרוחקת יותר מ־60 דקות טיסה משדה משנה לנתיב בתנאי אטמוספירה סטנדרטית ובלא רוח במהירות כמפורט להלן, יוכיח להנחת דעתו של המנהל כי יש לו נהלים מתאימים לשיגור ולהפעלה של טיסות כאמור, כמפורט בתקנת משנה (ב):

"נוהלי שיגור והפעלה לטיסה בנתיב מרוחק יותר מ־60 דקות משדה משנה בנתיב

(1) למטוס דו־מנועי המונע במנועי טורבינה – במהירות שיוט עם מנוע אחד לא פועל (One Engine Inoperative Speed), כמפורט בספר הטיסה שלו;

(2) למטוס בעל יותר משני מנועים המונע במנועי טורבינה – במהירות שיוט עם כל המנועים פועלים (All-Engine Operative Speed) כמפורט בספר הטיסה שלו.

(ב) אלה הנהלים הנדרשים לשיגור ולהפעלה של טיסות בנתיב שבו יש נקודה המרוחקת יותר מ־60 דקות טיסה משדה משנה לנתיב כאמור בתקנת משנה (א):

(1) זיהוי שדות משנה לטיסה בנתיב;

(2) הבטחת אספקת המידע העדכני ביותר לצוות האוויר כאמור בתקנה 511א, הן בשיגור והן במהלך הטיסה;

(3) שיטות להבטחת תקשורת בין המטוס ומרכז המשגרה של מחזיק הרישיון;

(4) יכולת ניטור התנאים לאורך נתיב הטיסה המתוכנן, לרבות שדות המשנה שזוהו כאמור בתקנה 511א, והעברת כל מידע העשוי להשפיע על בטיחות הטיסה, לצוות האוויר תוך כדי הטיסה;

(5) וידוא כי כל הנתיבים שנבחרו אינם חורגים ממגבלות מפרטי ההפעלה של מחזיק הרישיון;

- (6) וידוא שמישות מערכות בבדיקה לפני הטיסה,
 לרבות מערכות הכלולות ברשימת הציוד המזערי;
 (7) מיתקני תקשורת וניווט ויכולותיהם;
 (8) דרישות דלק;
 (9) זמינות מידע לחישוב ביצועים לשדות המשנה
 בנתיב שזוהו כאמור.

תיקון כותרת סימן ו' 114. בכותרת לסימן ו' לפרק השלושה עשר לתקנות העיקריות, בסופה יבוא "וספר בקרת
 האחזקה".

ביטול תקנה 392 115. תקנה 392 לתקנות העיקריות – בטלה.

החלפת תקנות 393 עד 396 לתקנות העיקריות יבוא: 116. במקום תקנות 393 עד 396 לתקנות העיקריות יבוא:

"ספר עזר למבצעים 393. (א) מחזיק רישיון יחזיק וינהל ספר עזר למבצעים כאמור
 בתקנת משנה (ב), לשימוש והכוונה של כוח האדם שהוא
 מעסיק מטעמו בתפקיד תפעולי; ספר העזר למבצעים יהיה
 מקובל על המנהל, למעט חלקים, נהלים או נתונים אלה:
 תקנה 396 והוספת
 תקנה 396א

- (1) חלקים או נהלים שבו הטעונים אישור של
 המנהל לפי תקנות אלה;
 (2) נתונים לגבי אזורים, נתיבים, שדות תעופה,
 מיתקני עזר לטיסה ובכלל זה מיתקני תקשורת ועזרי
 ניווט, ותהליכי טיסה ובכלל זה תהליכי הצטרפות,
 גישה, המראה ועזיבה, הכלולים בחלק ג' לספר
 העזר למבצעים, המתפרסמים במסגרת שירותי מידע
 תעופתי, ומסופקים למחזיק הרישיון על ידי ספק
 שהמנהל אישר לצורך כך.
 (ב) המבנה והתוכן של ספר העזר למבצעים יהיו כמפורט
 בתוספת החמישית.
 (ג) מחזיק רישיון יבטיח כי ספרי תפעול כלי הטיס הכלולים
 בחלק ב' לספר העזר למבצעים, יביאו בחשבון את עקרונות
 הגורם האנושי.
 (ד) מחזיק רישיון יבטיח כי ספר העזר למבצעים לא יסתור –
 (3) את הוראות דיני הטיס החלות לגביו;
 (4) הוראות כל דין ישים לגבי מטוסים המופעלים
 על פיו מחוץ לישראל;
 (5) תנאי מתנאי רישיון ההפעלה האווירית או
 מתנאי מפרטי ההפעלה;
 (6) את הוראות ספר הטיסה;
 (7) חלקים אחרים בספר העזר למבצעים או את ספר
 בקרת האחזקה;
 (8) את הוראות המנהל.

(ה) מחזיק רישיון יבטיח כי הפעלת המטוסים מתבצעת לפי הוראות ספר העזר למבצעים.

ספר בקרת האחזקה 394. (א) מחזיק רישיון יחזיק וינהל ספר בקרת אחזקה כאמור בתקנת משנה (ב), לשימוש והכוונה של כוח האדם שהוא מעסיק מטעמו בתפקיד תפעולי ובתפקיד אחזקה; ספר בקרת האחזקה יהיה מקובל על המנהל, למעט חלקים או נהלים שבו הטענות אישור של המנהל לפי תקנות אלה.

(ב) התוכן של ספר בקרת האחזקה יהיה כמפורט בתוספת הרביעית.

(ג) מחזיק רישיון יבטיח כי התוכן של ספר בקרת האחזקה יביא בחשבון את עקרונות הגורם האנושי.

(ד) מחזיק רישיון יבטיח כי ספר בקרת האחזקה לא יסתור –

(1) את הוראות דיני הטיס החלות לגביו;

(2) תנאי מתנאי רישיון ההפעלה האווירית או מתנאי מפרטי ההפעלה;

(3) את הוראות ספר הטיסה;

(4) את ספר העזר למבצעים;

(5) את הוראות המנהל.

(ה) מחזיק הרישיון יבטיח כי אחזקת המטוסים מתבצעת לפי הוראות ספר בקרת האחזקה.

תיקון ועדכון ספר העזר למבצעים וספר בקרת האחזקה 395. (א) בכפוף להוראות תקנת משנה (ב), מחזיק רישיון יתקן את ספר העזר למבצעים ואת ספר בקרת האחזקה, כפי הנדרש כדי להבטיח את עדכניות המידע הכלול בהם.

(ב) על תיקון ספר העזר למבצעים וספר בקרת האחזקה יחולו הוראות אלה:

(1) תיקון של נוהל, תרשים, רשימה, נתון או כל מידע אחר בספר העזר למבצעים או ספר בקרת האחזקה הטעון אישור מראש מאת המנהל לפי הוראות תקנות אלה, טעון אישור מראש מאת המנהל;

(2) תיקון של מידע כאמור בספר העזר למבצעים או ספר בקרת האחזקה שאינו כאמור בפסקת משנה (1), ואינו נתונים כאמור בתקנה 393(א)2, יהיה מקובל על המנהל.

(ג) מחזיק רישיון יחזיק את ספר העזר למבצעים ואת ספר בקרת האחזקה באופן שקל יהיה לעדכןם ולהחליף את דפייהם, ועל גבי כל דף יצוין תאריך העדכון; לעניין זה, "דף" – לרבות דף אלקטרוני.

הפצת ספר עזר
למבצעים וספר בקרת
האחזקה, עדכונים
ותיקונים

מחזיק רישיון יעמיד עותק מעודכן של ספר העזר
למבצעים שלו ושל ספר בקרת האחזקה שלו, לפי
הוראות אלה:

(1) לעניין ספר העזר למבצעים –

(א) למנהל;

(ב) בבסיס האם שלו;

(ג) לרשות מי שהוא מעסיק מטעמו בתפקיד
תפעולי – את החלקים הנוגעים לתפקידו;

(ד) חלקיו הקשורים להפעלת טיסות – בכל
מטוס שהוא מפעיל;

(2) לעניין ספר בקרת האחזקה –

(א) למנהל;

(ב) בבסיס האם שלו;

(ג) בכל שדה תעופה שבו יש למחזיק הרישיון
הסדר קבוע לקבלת שירותי תחזוקת קו-חלקים
הנוגעים לתחזוקת הקו;

(ד) בכל מטוס המבצע טיסה לשדה תעופה
שאינו למחזיק הרישיון הסדר קבוע לקבלת
שירותי תחזוקת קו בו – חלקים הנוגעים
לתחזוקת קו;

(ה) לרשות המוסמכת במדינת הרישום של
מטוס זר שהוא מפעיל;

(ו) לכל מי שהוא מעסיק מטעמו בתפקיד
תפעולי או בתפקיד אחזקה – חלקים הנוגעים
לתפקידו.

(ב) תיקן מחזיק רישיון את ספר העזר למבצעים שלו או
את ספר בקרת האחזקה שלו, ימציא את התיקון, בלא דיחוי,
למנהל ולכל מי שהמפעיל האווירי העמיד לרשותו את ספר
העזר למבצעים או את ספר בקרת האחזקה, לפי העניין, לפי
תקנת משנה (א).

(ג) המחזיק בספר עזר למבצעים או בספר בקרת האחזקה
יעדכנו באופן שוטף בתיקונים שהמציא לו מחזיק הרישיון
כאמור.

396.א. (א) המנהל רשאי, בכל עת, להורות למחזיק רישיון לבצע
כל תיקון בספר העזר למבצעים או בספר בקרת האחזקה,
לרבות הוספת הוראות בעניינים שיווה, לפי הוראות תקנה
זו.

הוראה לתיקון
או שינוי ספר עזר
למבצעים או ספר
בקרת האחזקה

(ב) ראה המנהל כי נחוץ תיקון כאמור, יודיע על כך למחזיק הרישיון ויאפשר לו להמציא לו מידע והערות בתוך תקופה שעליה יורה, שלא תפחת מעשרים ואחד ימים מיום שקיבל מחזיק הרישיון את ההודעה.

(ג) קיבל המנהל מידע והערות כאמור בתקנת משנה (ב), ישקול אותם ויודיע למחזיק הרישיון על החלטתו.

(ד) מחזיק הרישיון יבצע תיקון שהורה עליו המנהל, בתוך שישים ימים מיום שקיבל את הודעת המנהל כאמור בתקנת משנה (ב), או, אם הגיש מידע והערות כאמור בתקנת משנה (ב) – בתוך 30 ימים מיום הודעת המנהל לפי תקנת משנה (ג), ויודיע למנהל על השלמת הביצוע.

(ה) ראה המנהל כי בטיחות הטיסה מחייבת פעולה מיידית, רשאי הוא, בהחלטה מנומקת בכתב, להורות על הכנסת תיקון כאמור בתקנת משנה (א), ובלבד שייתן למחזיק הרישיון, בהקדם האפשרי, ולא יאוחר מתום 21 ימים ממתן ההוראה כאמור, הזדמנות להמציא לו מידע והערות כאמור בתקנת משנה (ב); מחזיק הרישיון יבצע את הנדרש מיד עם קבלת ההוראה, ואם הומצאו מידע והערות כאמור, יחולו תקנות משנה (ג) ו-(ד) בשינויים המחויבים.

תיקון תקנה 397

117. בתקנה 397 לתקנות העיקריות –

(1) אחרי תקנת משנה (א) יבוא:

”(א1) מחזיק רישיון יעדכן את ספר הטיסה לפי הוראות המנהל או לפי כל עדכון שפרסם מחזיק תעודת הסוג, או שפרסמה הרשות המוסמכת במדינת התכן, שאישר המנהל.”;

(2) תקנת משנה (ב) – בטלה.

הוספת כותרת סימן
11 ותקנות 397 א
ו-397ב

118. אחרי תקנה 397 לתקנות העיקריות יבוא:

”סימן 11: ניהול בטיחות

מערכת לניהול הבטיחות 397א. (א) מחזיק רישיון יקיים מערכת ניהול בטיחות (Safety Management System) המקובלת על המנהל; קווים מנחים לקיום מערכת ניהול בטיחות נתונים ב- DOC 9859 – SMM) Safety Management Manual של ארגון התעופה הבינלאומי.

(ב) מערכת ניהול הבטיחות תבצע את הפעולות המפורטות להלן לפחות:

(1) זיהוי סיכונים בטיחותיים;

(2) וידוא יישומן של פעולות מתקנות, הנדרשות לקיום רמת בטיחות נאותה;

(3) קיום מעקב מתמיד אחר רמת הבטיחות המושגת וביצוע הערכה מתמשכת שלה;

(4) זיהוי, איסוף, דיווח וניתוח של תקלות שיש לדווח עליהן לפי תקנות אלה;

(5) שיפור מתמיד של רמת הבטיחות הכוללת של מחזיק הרישיון.

(ג) מערכת ניהול בטיחות תזוזה ותגדיר בבירור את תחומי האחריות (Accountability) על הבטיחות בכל המערכת הארגונית של מחזיק הרישיון, כולל אחריות ישירה של ההנהלה הבכירה בארגון על הבטיחות.

397ב. (א) במסגרת מערכת ניהול הבטיחות שלו, מחזיק רישיון יקיים שיטה לניהול מסמכי הפעלה הנוגעים לבטיחות טיסה (בתקנה זו – מסמכי הפעלה), לשימוש כל האנשים המועסקים מטעמו בתפקיד תפעולי ולהנחייתם; שיטת ניהול מסמכי ההפעלה תמלא אחר הדרישות המפורטות להלן:

ניהול מסמכי הפעלה

(1) מסמכי ההפעלה יאורגנו כך שתובטח גישה קלה למידע הנדרש לצורך הטיסות והפעולות הקרקעיות הכלולות בהם, ובאופן המקל על ניהול ההפצה והעדכון שלהם;

(2) המידע הכלול במסמכי ההפעלה יקובץ ויאורגן לפי החשיבות והשימושיות של המידע, כלהלן:

(א) מידע דחוף וחיוני, ובכלל זה מידע שאם לא יהיה זמין מיידית עלולה בטיחות ההפעלה להיות בסכנה;

(ב) מידע דחוף בעל חשיבות גבוהה, ובכלל זה מידע העשוי להשפיע על רמת הבטיחות או לעכב את ההפעלה אם לא יהיה זמין בטווח זמן קצר;

(ג) מידע המשמש לעתים תכופות;

(ד) מידע להתייחסות כללית, ובכלל זה מידע הנדרש להפעלה אך אינו כלול בפסקאות (ב) או (ג);

(ה) מידע שניתן לקבצו לפי שלב ההפעלה שבו נעשה במידע שימוש;

(3) מידע חיוני יסומן בהבלטה;

(4) תישמר עקביות במינוח ובשימוש במונחים המקובלים לפעולות ולפריטים משותפים; מסמכי ההפעלה יכללו מילון של מונחים, קיצורים וראשי תיבות וההגדרות שלהם, שיעודכנו לפי הצורך; כל המושגים המשמעותיים, ראשי התיבות והקיצורים הכלולים במסמכי ההפעלה צריכים להיות מוגדרים;

(5) תובטח אחידות ועקביות בין הסוגים של מסמכי ההפעלה, לרבות בעניין סגנון הכתיבה, המינוח, השימוש בסימנים ובגרפיקה ועיצוב המסמכים, כולל שמירה על מיקום עקבי של סוגים מסוימים של מידע, שימוש עקבי ביחידות מידה ושימוש עקבי בקודים;

(6) כל מסמך הפעלה יכלול רשימת תוכן עניינים בתחילתו, כדי לאפשר איתור בזמן קצר של המידע הכלול בו; עמודים המכילים מידע בדבר נוהלי חירום או מצבים בלתי רגילים יסומנו במיוחד, לצורך גישה מיידית;

(7) שיטת ניהול מסמכי ההפעלה תעמוד בדרישות מערכת אבטחת איכות של מחזיק הרישיון, אם קיימת מערכת אבטחת איכות כאמור;

(8) שיטת ניהול מסמכי ההפעלה תכלול יכולות לאיסוף מידע, סקירתו, הפצתו, ניהול העדכונים ועיבוד המידע והנתונים המתקבלים מכל מקורות המידע הנוגעים לסוג ההפעלה, לרבות מידע המתקבל ממדינת המפעיל, ממדינת התכן, ממדינת הרישום, מהיצרנים ומספקי ציוד; נוסף על כך שיטת ניהול מסמכי ההפעלה תכלול יכולות לאיסוף מידע, סקירתו והפצתו בעקבות שינויים המתבצעים אצל מחזיק הרישיון, ובכלל זה:

(א) שינויים הנובעים מהתקנת ציוד חדש;

(ב) שינויים בעקבות ניסיון תפעולי;

(ג) שינויים במדיניות ובנהלים;

(ד) שינויים ברישיון ההפעלה האווירי או במפרטי ההפעלה של מחזיק הרישיון;

(ה) שינויים לצורך הקניית אחידות בצי כלי הטיס של מחזיק הרישיון.

(ב) מחזיק רישיון יסקור את מסמכי ההפעלה לשם בדיקת הצורך בעדכון על בסיס עתי קבוע, אחת לשנה לפחות, וכן בהתקיים כל אחד מאלה:

(1) לאחר שינויים מהותיים בהתאגדות או במבנה הארגוני של מחזיק הרישיון;

(2) לאחר הכנסת שינויים טכנולוגיים;

(3) לאחר שינויים בחוקים ובתקנות הנוגעים לבטיחות ההפעלה.

(ג) מחזיק רישיון יפתח שיטות להפצת מידע חדש; אופן העברת המידע צריך להיות פועל יוצא של מידת הדחיפות של המידע; השיטות יכללו אמצעים לוודא שלבעל תפקיד תפעולי יש המידע העדכני ביותר.

119. תקנה 398 לתקנות העיקריות – בטלה.

120. בתקנה 399 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (ג), בסופה יבוא "בשינוי האמור בתקנת משנה (ד)(2)";

(2) אחרי תקנת משנה (ג) יבוא:

"(ד) בהפעלת מטוס כאמור בתקנת משנה (ג), שהוא כלי טיס זר, יחולו כל אלה, בכפוף להסכם שנחתם לפי תקנה 48א החל לגבי הפעלתו של המטוס:

(1) הוראות תקנה 30א יחולו כאילו המטוס הוא כלי טיס ישראלי;

(2) נוסף על האמור בתקנות 30א, 30ב ו-30ג מחזיק הרישיון יקיים את חובות הדיווח שקבעה מדינת הרישום לפי סעיפים 4.2.3(f) ו-4.2.4 לחלק II לנספח 8 לאמנה;

(3) נוסף על הוראות התוספת הרביעית, ספר בקרת האחזקה של מחזיק הרישיון יכלול נהלים לעניין פסקת משנה (2);

(4) מחזיק הרישיון יבטיח כי יתקיימו כל אלה:

(א) על אף האמור בתקנה 131, מערך האחזקה של המטוס מאושר בידי הרשות המוסמכת במדינת הרישום שלו;

(ב) נוסף על האמור בתקנה 208(ב)(3), אנשי צוות האוויר יהיו גם בעלי רישיונות שהוציאה או הכירה בהם הרשות המוסמכת במדינת הרישום של המטוס ואחד מהם לפחות יהיה בעל רישיון כאמור המסמיך אותו להפעיל את סוג מכשיר הרדיו שבו משתמשים במטוס;

(ג) נוסף על האמור בתקנה 394, ספר בקרת האחזקה יהיה מקובל על הרשות המוסמכת במדינת הרישום של המטוס;

(ד) נוסף על האמור בתקנה 396, מחזיק הרישיון יעמיד עותק מעודכן של ספר בקרת האחזקה לרשות המוסמכת במדינת הרישום של המטוס;

(ה) לעניין תקנה 397, תיקונים לספר הטיסה של המטוס יהיו באישור הרשות המוסמכת במדינת הרישום ולא באישור המנהל;

(ו) אם מגבלות ההפעלה שקבעה מדינת הרישום מחמירות על הוראות תקנה 406, המטוס עומד במגבלות ההפעלה שקבעה מדינת הרישום;

(ז) אם דרישות המכשירים והציוד שקבעה מדינת הרישום מחמירות על הוראות תקנות אלה, מתקיימות לגבי המטוס דרישות המכשירים והציוד שקבעה מדינת הרישום;

(ח) על הגוף המוסמך לביצוע פעולות בדק לגבי המטוס יחולו דיני מדינת הרישום;

ביטול תקנה 398

תיקון תקנה 399

(ט) על אף האמור בתקנה 420, נוהלי מחזיק הרישיון לעניין מעקב אחר פרסומי יצרן המטוס ויצרני הציוד התעופתי המותקן בו, לשם בדיקת היעילות של מערך אחזקה, ולשינוי מערך האחזקה בהתאם לכך, יהיו מקובלים על מדינת הרישום;

(י) על אף האמור בתקנה 423, הנתונים הטכניים לביצוע שינויים או תיקונים במטוס יהיו מקובלים על מדינת הרישום; יראו שינוי או תיקון שהרשות המוסמכת במדינת התכן אישרה בעבר את נתוניו הטכניים כשינוי או תיקון שנתוניו הטכניים מקובלים על מדינת הרישום.

121. תקנה 400 לתקנות העיקריות – בטלה. ביטול תקנה 400

122. בתקנה 401 לתקנות העיקריות, תקנת משנה (ג) – בטלה. תיקון תקנה 401

123. בתקנה 403 לתקנות העיקריות: תיקון תקנה 403

(1) בתקנת משנה (א), במקום "למעט אווירון תלת-מנועי המונע במנועי טורבינה" יבוא "המונע במנועי בוכנה";

(2) במקום תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ב) לא יפעיל מחזיק רישיון מטוס המונע במנועי טורבינה בטיסת EDTO אלא אם כן המנהל אישר הפעלה זאת לפי הוראות פרט 2 לתוספת השישית, וההפעלה מבוצעת לפי תנאי האישור ולתקנות אלה; באישור להפעלת טיסת EDTO יורה המנהל את זמן ההסטה המרבי המאושר לאותו סוג מטוס לפי פרט 3 לתוספת השישית; אישור המנהל כאמור יירשם במפרטי הפעלה של מחזיק הרישיון.";

(3) בתקנת משנה (ג), במקום "לציפה" יבוא "לנחיתת ציף (ditching)" ובמקום "הציפה" יבוא "נחיתת הציף".

124. בתקנה 404 לתקנות העיקריות, תקנת משנה (ד) – בטלה. תיקון תקנה 404

125. תקנה 405 לתקנות העיקריות – בטלה. ביטול תקנה 405

126. בתקנה 406 לתקנות העיקריות – תיקון תקנה 406

(1) אחרי תקנת משנה (ה) יבוא:

"(ה) בבואו ליישם הוראות תקנה זו לעניין חישוב מגבלות ההמראה של המטוס, מחזיק רישיון יביא בחשבון את רמת הדיוק במפות ובתרשימים הישימים;"

(2) אחרי תקנת משנה (ז) יבוא:

"(ח) מחזיק רישיון המפעיל מטוס זר, ימלא אחר מגבלות ההפעלה שקבעה מדינת הרישום של המטוס, אם הן מחמירות על המגבלות הקבועות בתקנה זו.

(ט) (1) בתקנות משנה (א), (ב)(2), (ד) ו-(ז), תקנות 121.175 עד 121.187 לפ.א.ר. יחולו בכפוף לשינויים האמורים בפרט (9) בטבלה שבתוספת השנייה;

(2) בתקנות משנה (ב)(1) ו-(ד) ותקנות 121.189 עד 121.197 לפ.א.ר. יחולו בכפוף לשינויים האמורים בפרט (10) בטבלה שבתוספת השנייה."

127. תקנה 407 לתקנות העיקריות – בטלה. ביטול תקנה 407

128. אחרי תקנה 408 יבוא: תוספת תקנה 408

"מיקום למיזעור נזק 408א. מחזיק רישיון יבטיח כי בכל מטוס שהוא מפעיל המורשה למטוס מחומרי נפץ לשאת מעל 60 נוסעים, ייקבע מיקום שבו ניתן לשים פצצה, מטען חבלה או חומר נפץ שהתגלו במטוס תוך כדי טיסה, כדי למזער את הסיכון למטוס."

תיקון תקנה 409

129. בתקנה 409 לתקנות העיקריות –

(1) אחרי תקנת משנה (א) יבוא:

"(א1) בתקנת משנה (א), תקנה 25.803 לפ.א.ר תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרטים (11) ו-(12) בטבלה שבתוספת השנייה, והאמור בפסקה (a) לתוספת D לחלק 121 יחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (12) בטבלה שבתוספת השנייה";

(2) בתקנת משנה (ב)(2), בסופה יבוא "כאמור בתקנה 431";

(3) בתקנת משנה (ג), בפסקה (2), במקום "הנהלים של המפעיל" יבוא "הנהלים של מחזיק הרישיון" ואחרי 50 אחוזים מפתחי חירום שלא בגובה הרצפה" יבוא "שפתיחתם בידי דייל מוגדרת בידי מחזיק הרישיון כתפקיד שיש לבצעו במקרה המחייב מילוט חירום לפי תקנה 431";

(4) בתקנת משנה (ד), המילים "והמבוצעת בהתאם לאמור בפסקה (B) לתוספת D לחלק 121 לפ.א.ר. – יימחקו, ובמקום "את נהלי הציפה" יבוא "נהלי נחיתת ציף (ditching)";

(5) בתקנת משנה (ה), במקום "הדגמת ציפה" יבוא "הדגמת נחיתת ציף", המילים "דרישות ההדגמה תהיינה כמפורט בפסקאות (B)(2), (B)(4) ו-(B)(5) לתוספת D לחלק 121 לפ.א.ר." – יימחקו, ובמקום "הדגמת הציפה" יבוא "הדגמת נחיתת הציף".

130. תקנה 410 לתקנות העיקריות – בטלה.

ביטול תקנה 410

131. בתקנה 411 לתקנות העיקריות –

תיקון תקנה 411

(1) בתקנת משנה (א), אחרי "דרישות המכשירים והציוד" יבוא "ובכלל זה הפעלתם, השימוש בהם ותחזוקתם";

(2) במקום תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ב) דרישות מכשירים וציוד, הפעלתם, השימוש בהם ותחזוקתם, יהיו כאמור בתקנות 121.305, 121.307 עד 121.316, 121.317(a) עד (d), 121.318 עד 121.351, 121.354, 121.355, 121.356 הנוגעות לטרנספונדר, ו-121.357 עד 121.359 לפ.א.ר.; מכשירים וציוד כאמור יאושרו ויוחקנו לפי כללי הכושר האווירי הישימים לאותם מכשירים וציוד";

(3) אחרי תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ב1) נוסף על הוראות פ.א.ר 121.309, חומר הכיבוי במטף כיבוי אש המותקן בתא השירותים בכלי טיס שניתנה לו תעודת כושר טיסה ראשונית לאחר 'בטבת התשע"ב (30 בדצמבר 2011), וכן חומר הכיבוי במטף כיבוי אש נייד המותקן בכל מקום אחר בכלי טיס שניתנה לו תעודת כושר טיסה ראשונית לאחר א' בטבת התשע"ז (30 בדצמבר 2016), לא יהיה מסוג המפורט בנספח הראשון (Annex A), קבוצה 2 (Group II) במהדורה מס' 8 משנת 2009 של פרוטוקול מונטריאול בדבר חומרים המדללים את שכבת האוזון, 2009 (Montreal Protocol on Substances That Deplete the Ozone Layer), המצוי לעיון הציבור במשרדי המנהל.

- (ב2) נוסף על האמור בפ.א.ר. 121.311, מושבי הדיילים האמורים בפסקה (g) לפ.א.ר. האמור, יפנו לפנים או לאחר בזווית שאינה עולה על 15 מעלות מציר האורך של המטוס;
- (ב3) נוסף על האמור בפ.א.ר. 121.313, המטוס יצויד באופן שיאפשר לבקר, מכל אחד ממושבי הטייסים, את כל האזור מחוץ לתא הטייס שליד דלת תא הטייס, באופן שיאפשר לזהות בני אדם המבקשים להיכנס לתא הטייס ולגלות התנהגות חשודה או איום אפשרי;
- (ב4) נוסף על האמור בפ.א.ר. 121.323, מטוסים המופעלים בלילה יהיו מצוידים בתאורה בתא הנוסעים;
- (ב5) מדי הגובה הנדרשים בהוראות פ.א.ר. 121.305 ו-121.325 לשם הפעלה לפי כט"מ יהיו מסוג counter drum-pointer או בעלי תצוגה דומה ולא יהיו מסוג drum-pointer או three-pointer;
- (ב6) על אף האמור בפ.א.ר. 121.333(c)(3), הוראת אותה פסקה תחול על הטייס שנשאר ליד הגאי המטוס, כאשר המטוס מופעל בגובה העולה על 39,000 רגל;
- (ב7) על אף האמור בתקנת משנה (א) ובהוראות פ.א.ר. 121.339, הוראות פסקאות (2)(a), (3) ו-(4) לפ.א.ר. 121.339 יחולו לגבי מטוס המופעל בטיסה מעל מים במרחק העולה על 120 דקות טיסה או 400 מיילים ימיים (740 ק"מ), לפי הקצר מביניהם, מיבשה המתאימה לנחיתת חירום;
- (ב8) נוסף על הוראות פ.א.ר. 121.339, סירות ההצלה הנדרשות על פי הוראות פסקה (2)(a) לפ.א.ר. כאמור יעמדו בנוהל תקן טכני TSO-C69c או TSO-C70a, וערכת ההישרדות האמורה בפסקה (c) לפ.א.ר. כאמור תכלול ציוד הישרדות והצלה כמפורט בתוספת השביעית;
- (ב9) על אף האמור בפ.א.ר. 121.343(g), בפ.א.ר. 121.344(g) ובפ.א.ר. 121.344a(e) – רשם נתוני טיסה יפעל ברציפות בזמן הטיסה;
- (ב10) ציוד התקשורת הנדרש לפי הוראות פ.א.ר. 121.345, 121.347 ו-121.349, יאפשר תקשורת בתדר החירום התעופתי 121.5 מגהרץ;
- (ב11) נוסף על האמור בפ.א.ר. 121.349, מטוס המופעל בטיסת EDTO לזמן הסטה העולה על 180 דקות יצויד במערכת תקשורת העונה על דרישות פ.א.ר. 121.99(d);
- (ב12) על אף האמור בהוראות פ.א.ר. 121.356, חובות הציוד וההפעלה לעניין טרנספונדר החלות לגבי מטוסים שמסתם המרבית המורשית להמראה עולה על 33,000 ליברות, לפי סודר (a) בטבלה לפ.א.ר. האמור, יחולו לגבי כל מטוס המופעל לפי פרק זה;
- (ב13) נוסף על האמור בהוראות פ.א.ר. 121.359, רשמקול תא הטייס כאמור באותן הוראות פ.א.ר., לא יהיה מסוג סרט מגנטי או סליל;
- (ב14) על אף האמור בתקנת משנה (ב), ונוסף על האמור בתקנות משנה (ב1) עד (ב13), תקנות 121.305, 121.307 עד 121.315, 121.317(a) עד (d), 121.318 עד 121.351, 121.354, 121.355, 121.356 הנוגעות לטרנספונדר, ו-121.357 עד 121.359 לפ.א.ר., יחולו כלהלן:

- (1) תקנה 121.310 לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (13) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (2) תקנה 121.311 לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (14) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (3) תקנה 121.313 לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (15) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (4) תקנות 121.318 ו־121.319 לפ.א.ר. יחולו בכפוף לשינויים האמורים בפרט (16) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (5) תקנות 121.323 ו־121.325 לפ.א.ר. יחולו בכפוף לשינויים האמורים בפרט (17) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (6) תקנה 121.335 לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (18) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (7) תקנה 121.343 לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (19) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (8) תקנות 121.343, 121.344, 121.344a ו־121.359 יחולו בכפוף לשינויים האמורים בפרט (20) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (9) תקנה 121.344a לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (21) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (10) תקנה 121.349 לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (22) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (11) תקנה 121.351 לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (23) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (12) תקנה 121.354 לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (24) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (13) תקנה 121.357 לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (25) בטבלה שבתוספת השנייה;
- (14) תקנה 121.358 לפ.א.ר. תחול בכפוף לשינויים האמורים בפרט (26) בטבלה שבתוספת השנייה.";
- (4) בתקנת משנה (ד) –

(א) במקום הרישה יבוא:

"פרט לאמור בתקנות 31 ו־515(ב), מפעיל אווירי לא יפעיל מטוס ולא ימריא אדם מטוס אלא אם כן המכשור והציוד שלהלן מצויים במצב שמיש.";

(ב) בפסקה (1), במקום "בדרישות כושר אוירי" יבוא "בכללי הכושר האווירי";

(ג) בפסקה (2), במקום "ותקנות 121.359 ו־121.360" יבוא "ותקנה 121.359".

132. החלפת תקנה 411א. במקום תקנה 411א לתקנות העיקריות יבוא:

והוספת תקנות 411ב
עד 1411

”ציוד למטוס ימי 411א. נוסף על האמור בתקנה 411, לא יפעיל אדם מטוס ימי, לרבות כלי אמפיבי המופעל כמטוס ימי, אלא אם כן המטוס מצויד בכל אלה:

(1) חגורת הצלה אחת או מיתקן ציפה אישי דומה לכל אדם במטוס, המאוחסנים בהישג יד ממושב הנוסע;

(2) ציוד ליצירת אותות קוליים הנכללים בתקנות הבין-לאומיות למניעת התנגשויות בים משנת 1972 (Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972), העומדות לעיון הציבור באתר האינטרנט בלא תשלום;

(3) עוגן צף (drogue).

ציוד למטוס המופעל 411ב. (א) נוסף על האמור בתקנה 411, לא יפעיל אדם מטוס מעל אזורים שבהם פעולות חיפוש והצלה קשות במיוחד מתן שירותי נת”א שבהם הגדירה כי פעולות חילוץ והצלה בהן הן קשות במיוחד, אלא אם כן המטוס מצויד בכל אלה:

(1) אמצעי איתות פירוטכני;

(2) משדר מיקום חירום להישרדות (ELT(S)) אחד לפחות;

(3) 2 ליטרים של מי שתייה לכל קבוצה של 50 אנשים הנמצאים במטוס, או לכל חלק מקבוצה של 50 אנשים, המאוחסנים במכלים עמידים;

(4) סכין;

(5) קובץ של סימני איתות קרקע-אוויר.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א), הציוד המפורט בפסקאות (3), (4) ו-(5) אינו נדרש לגבי מטוס שמתקיים בו אחד מאלה:

(1) הוא נשאר, בכל נקודה בנתיב, במרחק טיסה שאינו עולה על 120 דקות, במהירות שיוט עם מנוע אחד לא פועל, למטוס המסוגל להמשיך בטיסה כאשר המנוע הקריטי אינו פועל, מאזור שבו חילוץ והצלה אינם קשים במיוחד, או במרחק שאינו עולה על 30 דקות טיסה, במהירות שיוט, מאזור שבו חילוץ והצלה אינם קשים במיוחד לכל מטוס אחר;

(2) מטוס שתעודת הסוג שלו ניתנה לפי פרק 25 לפ.א.ר. או שווה ערך לו, כל עוד אינו רחוק למעלה מ־90 דקות טיסה במהירות שיוט מאזור המתאים לנחיתת חירום.

- צידוד למטוס בעל מגבלות מהירות המבוטאות במספר מאך
- 411ג. נוסף על האמור בתקנה 411, לא יפעיל אדם מטוס בעל מגבלות מהירות המבוטאות במספר מאך, אלא אם כן המטוס מצויד במציין מספר מאך.
- מידע בעניין חיפוש והצלה
- 411ד. נוסף על האמור בתקנה 411, מחזיק רישיון יבטיח כי בכל טיסה נמצא בתא הטייס, במקום נגיש, כל המידע החיוני בדבר שירותי החיפוש וההצלה באזורים שמעליהם מתוכנן המטוס לטוס.
- ניהול בסיס נתוני ניווט אלקטרוניים
- 411ה. (א) לא ישתמש מחזיק רישיון במוצרים המספקים בסיס נתוני ניווט אלקטרוניים (להלן – מוצרים) אלא אם כן התקיימו כל אלה:
- (1) המוצרים הותאמו לשימוש במטוס בטיסה או על הקרקע;
 - (2) מחזיק הרישיון הגיש לאישור המנהל נהלים המבטיחים כלהלן, והמנהל אישר נהלים אלה:
 - (א) שתהליכי ההתאמה של המוצרים לשימוש כאמור והמוצרים עצמם, עומדים בתקנים המקובלים על המנהל;
 - (ב) שהמוצרים מותאמים למערכות המטוס שאותן ישמשו;
 - (ג) שהמפעיל האווירי מבצע מעקב מתמשך אחר תהליכי ההתאמה של המוצרים, עמידתם בתקנים המקובלים והתאמתם למערכות המטוס.
 - (ב) מחזיק רישיון העושה שימוש במוצרים כאמור בתקנת משנה (א) יקבע נהלים שיבטיחו הפצה ושילוב (Insertion), מבעוד מועד, של נתוני ניווט אלקטרוניים עדכניים, לכל המטוסים שבהם נעשה שימוש במוצרים אלה.
- רשימת צידוד מזערי
- 411ו. על רשימת צידוד מזערי ועל הכנתה לאישור המנהל כאמור בתקנה 31א יחולו, נוסף על הוראות התקנה האמורה, הוראות אלה:
- (1) מחזיק רישיון יכין רשימת צידוד מזערי לכל סוג של מטוס שהוא מפעיל;
 - (2) מחזיק רישיון יבסס את רשימת הצידוד המזערי על רשימת הצידוד המזערי הראשית של סוג המטוס כאמור;
 - (3) מחזיק רישיון יבטיח כי רשימת הצידוד המזערי תהיה נגישה לטייס המפקד לפני תחילת הטיסה ותאפשר לו לקבוע אם, במקרה שקיימים במטוס צידוד או מכשירים שאינם שמישים, ניתן לבצע טיסה, או להמשיך טיסה מנקודה שבה בוצעה חניית ביניים;

(4) מחזיק רישיון יכול בספר העזר למבצעים כל רשימת ציוד מזערי שאישר המנהל לפי תקנה 431א.

ביטול תקנה 412

133. תקנה 412 לתקנות העיקריות – בטלה.

החלפת תקנה 413
והוספת תקנה 413א

134. במקום תקנה 413 לתקנות העיקריות יבוא:

413. "תחזוקת קו מחוץ לישראל
על אף האמור בסעיף 23(ב) לחוק, לפי סעיף 172(4)(א) לחוק, מחזיק רישיון רשאי לקבל שירותי תחזוקת קו בשדה תעופה מחוץ לישראל, גם ממי שאינו טכנאי לבדק כלי טיס הפועל במסגרת מכון בדק שניתן לו רישיון לפי סעיף 22 לחוק, ועל אף האמור בתקנה 133 הוא רשאי להפעיל מטוס לאחר שבוצעה בו פעולת אחזקה במסגרת תחזוקת קו כאמור, ובלבד שהתקיימו כל אלה:

(1) מחזיק הרישיון התקשר בהסכם לקבלת שירותי תחזוקת הקו עם גוף שמחזיק הרישיון וידא כי מתקיימים לגביו כל אלה (להלן – מכון בדק זר):

(א) הוא בעל רישיון מקביל לרישיון להפעלת מכון בדק, שניתן מאת רשות מוסמכת במדינה חברה, ובלבד שהמנהל לא הורה לבעל הרישיון לגבי אותה מדינה, בהחלטה מנומקת בכתב, שלא ניתן להסתמך על דיניה לעניין רישוי והפעלה של מכוני בדק כמספקים רמת בטיחות מקבילה לזאת המושגת באמצעות אמות המידה שבסעיף 8.7 לחלק 1 לנספח 6 לאמנה; הורה המנהל כאמור, יפרסם את החלטתו באתר האינטרנט;

(ב) הוא בעל הגדרים מתאימים ורשימת יכולת מתאימה, לביצוע תחזוקת קו לסוגי המטוסים בשילוב עם סוגי המנועים שמפעיל מחזיק הרישיון באותו שדה תעופה;

(ג) הוא מעסיק אדם שהתקיימו לגביו התנאים האלה:

(1) הוא מחזיק ברישיון או בהרשאה מתאימים לסוג המטוס בשילוב עם סוג המנוע שלגביו נדרשת תחזוקת הקו שנתנה לו הרשות המוסמכת במדינה שלפי דיניה ניתן הרישיון למכון הבדק הזר, המעניקים לו את הזכות לחתום על תעודת אחזקה ושחרור של המטוס;

(2) המדינה החברה שלפיה ניתנו הרישיון או ההרשאה כאמור בפסקת משנה (1), אינה כזו שהמנהל הורה לבעל הרישיון לגביה, בהחלטה מנומקת, שלא ניתן להסתמך על רישיון או הרשאה שניתנו לפי דיניה כמספקים רמה גבוהה של בטיחות ורמה מקצועית ראויה בביצוע פעולות בדק; הורה המנהל כאמור, יפרסם את החלטתו באתר האינטרנט;

(3) הוא קיבל הדרכה לעניין הוראות ספר בקרת האחזקה של מחזיק הרישיון ולעניין המידע התחזוקתי הישים;

(4) הוא מסוגל לקרוא, לכתוב, להבין ולתקשר בשפה שבה ערוכים המידע התחזוקתי, הנהלים או הרישומים, לפי תקנות אלה;

(5) אם מחזיק הרישיון יפעיל לאותו שדה תעופה מטוס המורשה לבצע טיסות EDTO – הוא נמנה על רשימת מוסמכי ה-EDTO של מכון הבדק הזר בעת ביצוע פעולות EDTO שקבע מחזיק הרישיון;

(2) אדם כאמור בפסקה (1)(ג), שהתקיימו בו כל התנאים המפורטים להלן, אישר את החזרת המטוס לשירות, באמצעות מתן תעודת אחזקה ושחרור למטוס שנחתמה בידו:

(א) הוא פועל במסגרת זכויותיו לפי הרישיון או ההרשאה האמורים בפסקה (1)(ג);

(ב) הוא כלול ברשימת המוסמכים לחתום על תעודת אחזקה ושחרור של מכון הבדק הזר;

(ג) הוא בעל ניסיון של שלוש שנים לפחות בביצוע אחזקה לסוג המטוס בשילוב עם סוג המנוע, שלגביו נדרשת פעולת האחזקה, מהן חצי שנה לפחות במשך השנתיים שלפני ביצוע האחזקה;

(ד) הוא הכין את תעודת האחזקה והשחרור לפי הוראות תקנה 133(ב)(4), בשינוי זה שבמקום נוהלי היצרן או המפעיל האווירי האמורים בתקנה 133(ב)(4)(א)(1) יבואו נוהלי מכון הבדק הזר;

(3) שירותי אחזקת הקו ניתנו לפי ההגדרים, ההרשאות והתנאים שנקבעו ברישיון מכון הבדק הזר.

תיקון תקלה מחוץ
לישראל בנסיבות
בלתי צפויות

413א. (א) על אף האמור בסעיף 23(ב) לחוק, לפי סעיף 172(4)א לחוק, במקרה שבו, בשל נסיבות בלתי צפויות, נמצאה תקלה במטוס בשדה תעופה מחוץ לישראל שבו אין למחזיק הרישיון הסדר לקבלת שירותי תחזוקת קו, והמטוס אינו יכול להמריא בלא תיקון התקלה, מחזיק הרישיון רשאי לקבל שירותי אחזקה למטוס כאמור, גם ממכון בדק שלא ניתן לו רישיון לפי סעיף 22 לחוק (להלן – מכון בדק זר), וכן ממי שאינו טכנאי לבדק כלי טיס הפועל במסגרת מכון בדק שניתן לו רישיון לפי סעיף 22 לחוק, ועל אף האמור בתקנה 133 הוא רשאי להפעיל את המטוס לאחר שבוצעה בו פעולת אחזקה, ובלבד שהתקיימו כל אלה:

(1) התקלה ניתנת לתיקון במסגרת תחזוקת קו;

(2) מחזיק הרישיון וידא, לאחר שביצע הערכה כי מתקיימים לגבי מכון הבדק הזר כל אלה:

(א) הוא בעל רישיון מקביל לרישיון להפעלת מכון בדק, שניתן מאת הרשות המוסמכת במדינה חברה, ובלבד שדיניה, לעניין רישוי והפעלה של מכוני בדק אינם קובעים דרישות הפחותות מהנדרש לפי אמות המידה שבסעיף 8.7 לחלק 1 לנספח 6 לאמנה, למעט הוראות הנספח שהמנהל הודיע לגביהן, לפי סעיפים 4(ב) ו-6(ד) לחוק רשות התעופה האזרחית, כי ישראל פועלת באופן שונה, והוראות הדין הישראלי בעניין מקלות לעומת הוראות הנספח, והכול אלא אם כן אישר לו המנהל אחרת;

(ב) סוג המטוס שבו יבוצע התיקון כלול בהגדרים וברשימת היכולת שלו, והתיקון יכול להתבצע לפי מגבלות הקבועות ברשימת היכולת כאמור;

(ג) יש לו מערכת איכות, המבטיחה רמה מקצועית טובה בביצוע התיקון, וביצועו לפי קובץ הנהלים שלו (Maintenance Organization's Procedure Manual);

(ד) הוא יבצע את התיקון לפי המידע התחזוקתי הישים ולפי נוהלי מחזיק הרישיון;

(ה) באדם המיועד לחתום על תעודת האחזקה והשחרור מטעמו של מכון הבדק הזר יתקיימו כל אלה:

(1) הוא מחזיק ברישיון או בהרשאה מתאימים, שניתנו לו לפי דיני המדינה החברה שנתנה את הרישיון למכון הבדק הזר, המעניקים לו את הזכות לחתום על תעודת אחזקה ושחרור של פריט, ובלבד שהמדינה החברה כאמור אינה כזו שהמנהל הורה לבעל הרישיון לגביה, בהחלטה מנומקת, שלא ניתן להסתמך על רישיון או הרשאה שניתנו לפי דיניה כמספקים רמה גבוהה של בטיחות ורמה מקצועית ראויה בביצוע פעולות בדק; הורה המנהל כאמור, יפרסם את החלטתו באתר האינטרנט;

(2) הוא בעל ניסיון של שלוש שנים לפחות בתחזוקת סוג כלי הטיס שלגביו נדרשת פעולת האחזקה, מזה חצי שנה לפחות במשך השנתיים שלפני ביצוע פעולת האחזקה נושא תעודת האחזקה והשחרור, באותו סוג מטוס שלגביו בוצעה פעולת האחזקה;

(3) הוא כלול ברשימת המוסמכים לחתום על תעודת אחזקה ושחרור של מכון הבדק הזר;

(4) אם התקלה במטוס המתוכנן לבצע טיסת EDTO – הוא כלול ברשימת מוסמכי ה-EDTO של המכון הזר;

(3) אדם כאמור בפסקה (2)ה), הפועל במסגרת זכויותיו לפי הרישיון או ההרשאה האמורים בפסקה (2)ה(1)א), אישר את החזרת המטוס לשירות, באמצעות מתן תעודת אחזקה ושחרור למטוס שנחתמה בידו; על החזרה לשירות כאמור יחולו הוראות תקנה 133(ב)2);

(4) ההגדרים, ההרשאות והתנאים שנקבעו ברישיון מכון הבדק הזר מאפשרים לו תיקון התקלה;

(5) בוצע תיאום בין מכון הבדק הזר לבין גופים מוסמכים לביצוע אחזקה הנוגעים לעניין, לפי נוהלי מחזיק הרישיון, ובכלל זה לעניין איתור התקלה, כל מידע הנחוץ לתיקונה, ביצוע רישומי פעולות בדק, תיקון התקלה והעברת מידע לגביהם;

(ב) מחזיק רישיון שהסתייע במכון בדק זר לתיקון תקלה כמפורט בתקנת משנה (א) –

(1) ידווח על כך למנהל בתוך 3 ימים מהשלמת פעולת הבדק על ידי מכון הבדק הזר;

(2) יוודא ביצוע בדיקה חוזרת למטוס מיד עם חזרתו לישראל, לשם הבטחת כשירותו האווירית.

"גוף מוסמך לביצוע 414. (א) מחזיק רישיון יודיע למנהל על כל גוף מוסמך לביצוע פעולות בדק שהוא מבקש שיבצע פעולות בדק במטוסים שהוא מפעיל, ובכלל זה כאמור בתקנה 413, ויקבל את אישורו של המנהל לכך (להלן בפרק זה – גוף מוסמך לביצוע פעולות בדק).

(ב) העברת ביצוע האחזקה מגוף מוסמך לביצוע פעולות בדק לגוף מוסמך לביצוע פעולות בדק אחר, שלא לפי אישור לפי תקנת משנה (א), טעונה את אישור המנהל מראש ובכתב.
(ג) על אף האמור בתקנות 129 ו-133, מפעיל אווירי לא יקבל שירותי אחזקה מיצרן המטוס המחזיק תעודת סוג למטוס אלא אם כן היצרן כאמור מחזיק ברישיון מכון בדק, או שהוא מכון בדק זר כמשמעותו בתקנות 413 ו-413א."

ביטול תקנה 415

136. תקנה 415 לתקנות העיקריות – בטלה.

החלפת תקנה 416

137. במקום תקנה 416 לתקנות העיקריות יבוא:

"אחריות לכשירות 416. (א) מחזיק רישיון אחראי לכשירות האווירית הנמשכת של כל מטוס שהוא מפעיל, לרבות גוף המטוס, מנועיו, מדחפיו, וציוד תעופתי שבו, ובכלל זה יבטיח כי לא תבוצע טיסה אלא אם כן –

- (1) אחזקת המטוס מבוצעת לפי מערך האחזקה ונוהלי ספר בקרת האחזקה;
- (2) המטוס נשמר ומתוחזק במצב כשיר אווירית.

(ב) מחזיק רישיון יודא כי עומדים לרשותו של הגוף המוסמך לביצוע פעולות בדק, כוח אדם כשיר, מיתקנים וציוד, ומערכת איכות המתאימים ומספיקים לביצוע נאות של האחזקה."

ביטול תקנה 417

138. תקנה 417 לתקנות העיקריות – בטלה.

תיקון תקנה 418

139. בתקנה 418 לתקנות העיקריות –

(1) במקום פסקה (1) יבוא:

"(1) שיטות ביצוע אחזקה שגרתית";

(2) בפסקה (2), במקום "הביקורת וביקורת הכפל" יבוא "ביקורת ובדיקת כפל";

(3) במקום פסקה (4) יבוא:

"(4) סימון של סעיפי בדיקה שבהן נדרשת בדיקת כפל בידי טכנאי לבדק כלי טיס";

(4) בפסקה (5), במקום "וביקורות הכפל הדרושות ואשר יבטיחו שביקורת על עבודה מסוימת לא תיעשה בידי אותו אדם שביצע את הביקורת הראשונה" יבוא "ובדיקות הכפל הדרושות ואשר יבטיחו שביקורת או בדיקת כפל על פעולת בדק מסוימת לא תיעשה בידי אדם שנטל חלק בביצועה";

(5) אחרי פסקה (6) יבוא:

”(7) לעניין מערך אחזקה החל על מטוסים דו-מנועיים המופעלים בטיסות

– EDTO

(א) פעולות אחזקה שלפי המידע התחזוקתי שסיפק מחזיק תעודת הסוג, משויכות להפעלת טיסות EDTO, שיושלמו ויאושרו בידי מוסמך EDTO; וכן טופסי אחזקה, תגים ומסמכים משלימים לפעולות אחזקה אלה;

(ב) תכנית לבקרת אמינות ולדיווח על אמינות של מערכות ההנעה ומערכות ה-EDTO המשמעותיות, שמטרתיה העיקריות הן זיהוי ומניעה מוקדמים של אירועים משמעותיים הנוגעים להפעלת EDTO, וכן הבטחת שמירה על רמת אמינות EDTO מזערית, כמפורט בפרטים 4 ו-5 לתוספת השישית.”

140. אחרי תקנה 418 לתקנות העיקריות יבוא:

הוספת תקנות
418א ו-418ב

418א. מחזיק רישיון לא יפעיל מטוס דו-מנועי בטיסת EDTO אלא אם כן מוסמך EDTO השלים בדיקת כשירות למטוס בסמוך לפני הטיסה (pre departure service check) ואישר כי המטוס ומערכותיו במצב מתאים להפעלת EDTO; בדיקה כאמור תכלול לכל הפחות:

(1) וידוא מצבן של כל מערכות ה-EDTO המשמעותיות;

(2) בדיקת מצבו הכללי של המטוס באופן שייבדקו בדיקת רישומי פעולות בדק ישימים;

(3) בדיקת כמויות השמן ושיעורי צריכת השמן של המנועים ומנוע העזר.

418ב. (א) מחזיק רישיון המפעיל טיסות EDTO במטוסים דו-מנועיים ימסד ויפעיל מערכת ונהלים לבקרת אחזקה מרכזית (Centralized Maintenance Control) לטיסות EDTO, וכן תכנית לאימות תיקון תקלות (להלן – תכנית האימות), כאמור בפרט (11)(ז) ו-(ח) לתוספת הרביעית.

בקרת אחזקה
מרכזית לטיסות
EDTO ומערכת
לאימות תיקון תקלות

(ב) מחזיק רישיון לא יפעיל מטוס דו-מנועי בטיסת EDTO אם בטיסה הקודמת אירעו כשל, תקלה או הידרדרות משמעותית במגמות הביצועים של מערכות המטוס (להלן – תקלה), שתיקונם טעון אימות לפי תכנית האימות, אלא אם כן מערכת בקרת אחזקה מרכזית וידאה כי ננקטה פעולה מתקנת מתאימה ובוצע אימות תיקון התקלה לפי תכנית האימות; על אף האמור, ניתן לשגר או לשחרר מטוס לטיסת EDTO אם פעולת האימות לתיקון התקלה תבוצע במהלך הטיסה כאמור, ובלבד שהמטוס לא יופעל מעבר לזמן הסף, אלא אם כן פעולת האימות הושלמה באופן משביע רצון לפני כן.”

החלפת תקנה 419. במקום תקנה 419 לתקנות העיקריות יבוא:

419. מחזיק רישיון יבטיח כי לא יבצע אדם פעולת בדק שלפי מערך האחזקה יש לבצעה בידי מבקר (בתקנה זו – פעולת ביקורת), במטוס שהוא מפעיל אלא אם כן התקיימו בו כל אלה:

(1) התקיימו לגבי העסקתו בביצוע פעולת ביקורת הוראות תקנה 20 לתקנות מכוני הבדק; מבוצעות פעולות הביקורת במסגרת תחזוקת קו לפי תקנה 413 ו-413א – התקיימו לגבי העסקתו ההוראות החלות על מכון הבדק הזר לעניין העסקת מבקרים;

(2) הוא עומד לפחות בדרישות כשירות שקבע מחזיק הרישיון לעניין ביצוע פעולת הביקורת, אם קבע.

תיקון תקנה 420

142. במקום תקנה 420 לתקנות העיקריות יבוא:

”חובות נוספות ביחס 420. נוסף על האמור בתקנה 132, מחזיק רישיון יבצע מעקב מתמיד אחר מצב כושר הטיסה של המטוסים שהוא מפעיל ואחר פרסומי היצרנים, לשם בדיקת היעילות של מערך אחזקה, ויתקן את מערך האחזקה בהתאם לכך; תיקון מערך האחזקה טעון את אישור המנהל מראש.”

תיקון תקנה 421

143. בתקנה 421 לתקנות העיקריות, במקום ”שהגוף המוסמך, המתחזק את כלי הטיס המופעלים על ידו” יבוא ”שגוף מוסמך לביצוע פעולות בדק” ובמקום ”שמטרתם” יבוא ”שמטרתה”.

ביטול תקנה 422

144. תקנה 422 לתקנות העיקריות – בטלה.

החלפת תקנה 423

145. במקום תקנה 423 לתקנות העיקריות יבוא:

”שינויים ותיקונים 423. (א) מחזיק רישיון יבטיח כי גוף מוסמך לביצוע פעולות בדק המבצע שינוי או תיקון במטוס שהוא מפעיל, או במנוע, מדחף או ציוד תעופתי שלו, עושה זאת לפי מידע תחזוקתי מלא ועדכני, ולעניין שינוי גדול או תיקון גדול – הוא ממלא אחר תקנה 34 לתקנות מכוני הבדק.
(ב) אין בהוראות תקנה זו כדי לגרוע מהוראות הפרקים הרביעי והחמישי לתקנות התייעוד.”

תיקון תקנה 425

146. בתקנה 425 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א) –

(א) ברישה, המילים ”או איש צוות” – יימחקו;

(ב) בפסקה (2), בסופה יבוא ”אם הוא נדרש לכך לפי תקנות הרישיונות”;

(2) אחרי תקנת משנה (א) יבוא:

”(א1) לא יעסיק מחזיק רישיון איש צוות אלא אם כן הוא בעל כשירויות מתאימות לביצוע התפקידים שאותם ימונה לבצע.”;

(3) בתקנת משנה (ב), המילים ”ואיש צוות” – יימחקו.

תיקון תקנה 426

147. בתקנה 426 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (ג), במקום ”רישיון איש צוות” יבוא ”רישיון איש צוות אוויר”;

(2) בתקנת משנה (ד), במקום ”איש צוות נוסף” יבוא ”איש צוות אוויר נוסף”.

תיקון תקנה 429

148. בתקנה 429 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (ג), במקום ”במפרטי ההפעלה” יבוא ”בספר העזר למבצעים”;

- (2) בתקנת משנה (ד), אחרי "בעת המראות ונחיתות" יבוא "ובכל עת שהטייס המפקד הורה על כך" ואחרי "לפי תקנה זו" יבוא "חגורים בעמדותיהם".
- תיקון תקנה 432 149. בתקנה 432 לתקנות העיקריות –
- (1) בהגדרה "אימון הסבה", במקום "מאותה קבוצה" יבוא "מאותה קבוצת מטוסים";
- (2) אחרי ההגדרה "אימון חוזר" יבוא:
- "אימון אפס שעות טיסה" (Zero Flight Time Training) – אימון המיועד לאיש צוות אוויר שכל הכשרתו על אותו דגם של מטוס התבצעה במדמה טיסה".
- תיקון תקנה 433 150. בתקנה 433 לתקנות העיקריות –
- (1) בתקנת משנה (א), בפסקה (1), אחרי "יקבע" יבוא "ויקיים" ובמקום "לצורך אישורה" יבוא "המאושרת";
- (2) במקום תקנת משנה (ב) יבוא:
- "(ב) השלים איש צוות או קצין מבצעי אוויר אימון או מבחן שיש לבצעו כל כמה חודשים לפי הוראות פרק זה, בחודשיים שלפני החודש שבו היה עליו לבצעו, יראו את איש הצוות או את קצין מבצעי האוויר כאילו השלים את האימון או המבחן כאמור, לפי העניין, בחודש שבו היה עליו לבצעו".
- (3) במקום תקנת משנה (ד) יבוא:
- "(ד) באימון איש צוות שאינו אימון חוזר, לא נדרש לכלול נושאים הישימים לגבי יותר ממטוס אחד או עמדה אחת של איש צוות, שנכללו באימון קודם של איש הצוות שהושלם בהצלחה, במסגרת שירותו אצל אותו מחזיק רישיון.
- (ד) המנהל רשאי להורות, במקרים שבהם טייס מטיס כמה דגמים של אותו סוג מטוס או סוגים שונים של מטוסים בעלי אפיונים דומים במונחים של נוהלי הפעלה ומערכות ושליטה, באילו תנאים ניתן לראות בקיום הדרישות לעניין אימון טיסה, מבחן כשירות, צבירת ניסיון בהפעלה או צבירת ניסיון עדכני, כממלא אחר אותן דרישות לגבי דגם אחר או סוג אחר של מטוסים";
- (4) בתקנת משנה (ז), במקום "בקורס אימונים שנערך לפי תקנה 437(ג)" יבוא "באימון לפי סימן זה" ובמקום "המתוכננת" יבוא "הנדרשות".
- תיקון תקנה 436 151. בתקנה 436 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (א) –
- (1) במקום הרישה יבוא:
- "(א) לא יעשה שימוש במדמה טיסה או מיתקן אימון אחר בקורס אימונים, במבחן טיסה הנדרש בפרק זה או המותר לפי התוספות החמישית והשישית (Appendices E & F) לחלק 121 לפ.א.ר. אלא אם כן התקיימו כל אלה:"
- (2) בפסקה (1), במקום הרישה יבוא "המנהל אישר את השימוש במדמה הטיסה או במיתקן האימונים לגבי כל אלה:"
- (3) בפסקה (2), במקום "יענו" יבוא "הוא עונה", במקום "בהם" יבוא "בו" ובמקום "הנדרשים למתן האישור" יבוא "שלפיהם ניתן האישור";
- (4) בפסקה (3), במקום "ויתאמו" יבוא "הוא הותאם", במקום "על ידם" יבוא "על ידו" ובמקום "הנדרשים למתן האישור" יבוא "שלפיהם ניתן האישור";

(5) בפסקה (4), בכל מקום, במקום "בהם" יבוא "בו";

(6) במקום פסקה (5) יבוא:

"(5) יש לו יומן לרישום ליקויים ותקלות יומיים (daily discrepancy log), שבו רושם מדריך או בוחן הטיסה, כל תיקון או תקלה שאירעה בו;".

תיקון תקנה 437

152. במקום תקנה 437 לתקנות העיקריות יבוא:

"קורס אימונים 437. קורס אימונים במדמה טיסה יאושר לעניין תקנה 461 אם במדמה טיסה לעניין מבחן כשירות התקיימו בו כל אלה:

(1) יכלול 4 שעות לפחות של אימון בהפעלת הגאי המטוס במדמה טיסה, וכן תדרוך מתאים לפני האימון ותחקיר מתאים אחריו;

(2) יכלול אימונים בנהלים ובתמרונים המפורטים בנספח F לחלק 121 לפ.א.ר., לפחות, או יכלול אימון מוכוון טיסה בנתיב (Line-oriented Flight Training – LOFT), אשר –

(א) מדמה אימון של כל צוות האוויר המזערי הנדרש להפעלת המטוס;

(ב) כולל תמרונים ותהליכים, כולל תהליכים במצבים בלתי רגילים (Abnormal) ובמצבי חירום, העשויים לקרות בעת טיסה;

(ג) מייצג קטע טיסה המתאים לסוג ההפעלה שמבצע מחזיק הרישיון;

(3) יודרך בידי בוחן טיסה;

(4) אותו בוחן טיסה שהדריך את קורס האימונים לפי פסקה (3) אישר בכתב כי הקורס הושלם בהצלחה."

תיקון תקנה 438

153. בתקנה 438 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א) –

(א) אחרי פסקה (4) יבוא:

"(4א) לעניין בוחן טיסה – המנהל אישר אותו לכך;

(ב) בפסקה (5), במקום "(1) עד (4)" יבוא "(1) עד (4א)";

(2) בתקנת משנה (ב), בפסקה (1), במקום "טייס תובלה" יבוא "טייס תובלה בנתיבי אוויר".

תיקון תקנה 439

154. בתקנה 439 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ד), המילים ", פסקאות (2) ו-(3)", – יימחקו.

155. בתקנה 440 לתקנות העיקריות –

תיקון תקנה 440

(1) בכותרת השוליים, במקום "צוות אוויר" יבוא "צוות";

(2) בתקנת משנה (א) –

(א) בפסקה (1), ברישה, במקום "צוות אוויר" יבוא "צוות";

(ב) במקום פסקה (4) יבוא:

"(4) אימון קרקעי ראשוני בסיסי יכלול 40 שעות לפחות מתוכננות של הדרכה, אלא אם כן הופחתו לפי האמור בתקנה 435;"

(3) ברישה לתקנת משנה (1), אחרי "אימונים קרקעיים ואימונים בטיסה" יבוא "ככל הנדרש".

תיקון תקנה 441. 156. בתקנה 441 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א) –

(א) בפסקה (2) –

(1) בפסקת משנה (א), במקום "לציפה" יבוא "לנחיתת ציף (ditching)";

(2) פסקת משנה (ב) – תימחק;

(ב) אחרי פסקה (2) יבוא:

"(2א) הדרכה כאמור בפ.א.ר. 121.805 לעניין טיפול במצבים רפואיים בטיסה ובכלל זה לעניין מיקום ציוד רפואי כאמור בתקנה 433, תפקידו והפעלתו;"

(ג) בפסקה (3) –

(1) בפסקת משנה (ב), במקום "פיקוח עשן" יבוא "פינוי עשן (smoke control)";

(2) בפסקת משנה (ג), במקום "ציפה" יבוא "נחיתת ציף";

(3) פסקת משנה (ד) – תימחק;

(ד) בפסקה (4), במקום "לכל טיס" יבוא "למטוסים";

(2) בתקנת משנה (ב), בפסקה (1), במקום "ציפה" יבוא "נחיתת ציף";

(3) בתקנת משנה (ד), במקום "25,000 רגל" יבוא "10,000 רגל".

תיקון תקנה 443. 157. בתקנה 443 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (א) –

(1) בפסקה (1), אחרי פסקת משנה (1) יבוא:

"(11) אימון ראשוני בנושא ביצועי אנוש וניהול משאבי הצוות (Crew Resource Management – CRM)";

(2) בפסקה (2) –

(1) בפסקת משנה (ב), במקום "איפיוני ביצוע" יבוא "מאפייני ביצועים";

(2) בפסקת משנה (1), אחרי "מזג אוויר קשה ולהפעלה" יבוא "בגזירות-רוח בגובה נמוך".

תיקון תקנה 445. 158. בתקנה 445 לתקנות העיקריות –

(1) ברישה, במקום "יכללו הדרכה בכל אלה לפחות:" יבוא – ";

(2) בפסקה (א) –

(א) במקום הרישה יבוא "יכללו הדרכה בנושאים כלליים כלהלן:"

(ב) בפסקת משנה (2), במקום "בטיחות הטיסה" יבוא "בטיחות המטוס, נוסעיו, אנשי הצוות או המטען שבו וביטחונם, או לפגוע בסדר הטוב במטוס או במשמעת בו" ואחריה יבוא:

"(3) אימון ראשוני בנושא ביצועי אנוש וניהול משאבי הצוות
(CRM – Crew Resource Management)";

(3) בפסקה (ב) –

(א) במקום הרישה, יבוא "יכללו הדרכה לגבי כל דגם של מטוס כלהלן";

(ב) בפסקת משנה (1), במקום "לציפה" יבוא "על נחיתת ציף";

(ג) פסקת משנה (3) – בטלה;

(4) אחרי פסקה (ב) יבוא:

"(ג) יכללו מבחן כשירות שמטרתו להוכיח את ידיעתו המקצועית ויכולתו של הדייל בנושאים המפורטים בתקנות משנה (א) ו-(ב) ובתקנה 440(א); המבחן ייערך בידי אדם הכשיר לשמש דייל לפי תקנות אלה, שמחזיק הרישיון הסמיכו לעניין זה.

(ד) יכללו את מספר שעות ההדרכה המתוכננות האלה לפחות, בנושאים הקבועים בתקנות משנה (א) ו-(ב) ובתקנה 440(א), אלא אם כן הופחתו כאמור בתקנה 435:

(1) במטוסים מקבוצה 1 –

(א) המונעים במנועי בוכנה – 8 שעות;

(ב) המונעים במנועי טורבו־מדחף – 8 שעות;

(2) במטוסים מקבוצה 2 – 16 שעות."

תיקון תקנה 446

159. בתקנה 446 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (א) –

(1) בפסקה (1) –

(א) במקום פסקת משנה (ג) יבוא:

"(ג) מערכת הנוטאם";

(ב) אחרי פסקת משנה (ז) יבוא:

"(ח) אימון ראשוני בנושא ביצועי אנוש וניהול משאבי קצין מבצעי
אוויר (DRM – Dispatcher Resource Management)";

(2) אחרי פסקה (1) יבוא:

"(א1) כלל הרכיבים של השיטה המאושרת של מחזיק הרישיון לשליטה תפעולית ולבקרה ופיקוח על הפעלת טיסות, והנהלים הנוגעים לתפקידם בספר העזר למבצעים";

(3) בפסקה (2), בפסקת משנה (א), אחרי "ציוד הניווט" יבוא "והאפיונים המיוחדים והמגבלות שלו" ובמקום "והתקשורת" יבוא "והתקשורת".

תיקון תקנה 447

160. בתקנה 447 לתקנות העיקריות –

(1) בכותרת השוליים, במקום "אימונים בטיסה" יבוא "אימוני טיסה";

(2) במקום תקנת משנה (א) יבוא:

"(א) אימון ראשוני, אימון הסבה ואימון קידום לטייסים, יכללו אימון טיסה וצבירת ניסיון לגבי כל אחד מהתמרונים ומהתהליכים המפורטים –

- (1) בתוספת E, לחלק 121 לפ.א.ר., לפי העניין;
- (2) בתכנית האימונים של מחזיק הרישיון בנושא גזירת-רוח בגובה נמוך.;"
- (3) בתקנת משנה (ב), בסופה יבוא "על אף האמור, התמרונים והתהליכים המפורטים בתכנית האימונים המאושרת של מחזיק הרישיון בנושא גזירת-רוח בגובה נמוך יבוצעו במדמה טיסה המאושר לדמות תמרונים ותהליכים אלה.;"
- (4) בתקנת משנה (ג) –
- (א) ברישה, המילים "לפי תקנה 437(ג)" – יימחקו;
- (ב) בפסקה (2), במקום "במדמה טיס ללא מערכת ויזואלית" יבוא "במדמה טיסה";
- (5) אחרי תקנת משנה (ג) יבוא:
- "(ג) מחזיק רישיון הנדרש, לפי תקנה 411, לעמוד בדרישות ציוד מערכת זיהוי והתראה מפני גזירת-רוח בגובה נמוך, כמפורט בתקנה 121.358 לפ.א.ר., יעשה שימוש בכל אחת מתכניות האימון של הטייסים, במדמה טיסה מאושר לכל סוג מטוס, המספק אימונים לפחות בתמרונים ובתהליכים המפורטים בתכנית האימונים של מחזיק הרישיון לעניין גזירת-רוח בגובה נמוך."
- תיקון תקנה 448 161. בתקנה 448 לתקנות העיקריות –
- (1) בכותרת השוליים, במקום "אימון ראשוני ואימון הסבה בטיסה" יבוא "אימוני טיסה";
- (2) בתקנת משנה (ג), ברישה, המילים "לפי תקנה 437(ג)" – יימחקו.
- תיקון תקנה 450 162. בתקנה 450 לתקנות העיקריות –
- (1) בתקנת משנה (ב) –
- (א) בפסקה (1), בסופה יבוא, "לפי העניין";
- (ב) בפסקה (3), במקום "מבחן רמה" יבוא "מבחן כשירות", במקום "445(ב)" יבוא "445(ג)" ואחריה יבוא:
- (4) "אימון חוזר בנושא ביצועי אנוש וניהול משאבי הצוות (Crew Resource Management – CRM); אימון או חלק מאימון כאמור לאנשי צוות אוויר יכול להתבצע במהלך אימון מוכוון טיסה בנתיב (Line-oriented Flight Training – LOFT) במדמה טיסה";
- (2) בתקנת משנה (ג), בפסקה (2)(א), במקום "2 שעות" יבוא "12 שעות";
- (3) בתקנת משנה (ד) –
- (א) במקום פסקה (1) יבוא:
- "(1) טייסים – אימון טיסה במדמה טיסה מאושר בתמרונים ובתהליכים המפורטים בתכנית האימונים של מחזיק הרישיון לעניין גזירת-רוח בגובה נמוך, וכן אימון טיסה בטיסה או במדמה טיסה מאושר בתמרונים ובתהליכים המפורטים בתוספת F לחלק 121 לפ.א.ר., או בתכנית אימונים שאישר המנהל; ואולם השלמה בהצלחה של מבחן כשירות כאמור בתקנה 461 יכולה לבוא במקום אימון טיסה חוזר";

- (1) בתקנת משנה (א), ברישה, במקום "12 חודשים" יבוא "24 חודשים";
- (2) בתקנת משנה (ב), במקום "ועובדי קרקע" יבוא "וכל המועסקים מטעמו באחזקה ובמתן שירותי קרקע";
- (3) במקום תקנת משנה (ד) יבוא:
"ד) מחזיק רישיון יבטיח כי אימון ראשוני או חוזר כאמור בתקנת משנה (א) וכן הדרכה לזיהוי חומרים מסוכנים כאמור בתקנת משנה (ג), יהיו מבוססים על ההוראות הטכניות לחומרים מסוכנים ויתעדכנו לפיהן."

"העסקת טייס 452. בהפעלה שבה נדרשים שלושה טייסים או יותר לא יועסק הממלא את מקום הטייס המפקד בעת מנוחתו בשעת הטיסה, אלא אם כן התקיים מנוחתו בו אחד מאלה:

(1) הוא כשיר ומוסמך לשמש כטייס מפקד באותה הפעלה; יראו אותו כשיר ומוסמך כאמור גם אם לא התמלאו לגביו ההוראות האלה:

(א) צבירת ניסיון ההפעלה הנדרש לפי תקנה 456 לעניין טייס מפקד, ובלבד שהוא צבר ניסיון הפעלה כאמור באותה תקנה לעניין טייס משנה;

(ב) מעבר מבחן הנתב לפי תקנה 460;

(2) הוא טייס משנה הכשיר ומוסמך לשמש כטייס משנה באותה הפעלה וכטייס מפקד בשלב השיוט בלהלן:

(א) הוא מחזיק ברישיון טייס תובלה בנתיבי אוויר כאמור בתקנה 458(א);

(ב) במסגרת האימונים שהשלים כאמור בתקנות 454 ו-455, נכללו הנושאים, התהליכים והתמרונים הנדרשים לשם מילוי תפקיד טייס מפקד בשלב השיוט;

(ג) הוא צבר ניסיון הפעלה כאמור בתקנה 456 לעניין טייס משנה;

(ד) במסגרת מבחן הכשירות שהשלים כאמור בתקנה 461 נכללו תהליכים ותמרונים הנדרשים לשם מילוי תפקיד טייס מפקד בשלב השיוט;

(ה) הוא ממלא אחר דרישות תקנות 462 ו-463 לעניין כשירות טייס מפקד לנתיבים ולאזורי טיסה.

תיקון תקנה 453 165. בתקנה 453 לתקנות העיקריות –

- (1) ברישה לתקנת משנה (א), במקום "הנדרשים לפי פרק זה, או הנדרשים על ידי מחזיק הרישיון" יבוא "הנדרשים לפי פרק זה או בידי מחזיק הרישיון";
- (2) אחרי תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ג) מחזיק רישיון יבטיח כי בטיסה מסחרית לא יבוצעו תרגילים ותמרונים המדמים מצבי חירום או מצבים בלתי שגרתיים."

החלפת תקנה 455 166. במקום תקנה 455 לתקנות העיקריות יבוא:

"אימון חוזר נדרש 455. (א) לא יעסיק מחזיק רישיון אדם ולא יעסוק אדם כאיש צוות נדרש, כמפורט להלן, אלא אם כן בתקופה של 12 חודשים שקדמו להפעלה התקיים בו אחד מאלה לפי העניין:

- (1) לגבי איש צוות אוויר – השלים בהצלחה אימון קרקעי חוזר ואימון טיסה חוזר לגבי אותו דגם של מטוס ועמדת איש צוות אוויר;
- (2) לגבי דייל – השלים בהצלחה אימון קרקעי חוזר ומבחן כשירות.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א)(1) מבחן כשירות המפורט בתקנה 461 יכול לבוא במקום אימון טיסה חוזר, למעט אימון בתמרונים ובתהליכים המפורטים בתכנית האימונים של מחזיק הרישיון לעניין גזירת-רוח בגובה נמוך."

תיקון תקנה 456 167. בתקנה 456 לתקנות העיקריות –

- (1) בתקנת משנה (א), בסופה יבוא ", למעט כאמור להלן:

- (1) ניתן להעסיק איש צוות, למעט בתפקיד טייס מפקד, לפי תקנה זו לשם צבירת ניסיון ההפעלה;
- (2) טייס שצבר ניסיון הפעלה כטייס מפקד כקבוע בתקנה זו, אינו נדרש לצבירת ניסיון הפעלה כטייס משנה כקבוע בתקנה זו באותו דגם של מטוס;"
- (2) בתקנת משנה (ב), בפסקה (3), במקום "וביצוע טיסות מבצעיות" יבוא "בביצוע הפעלה";
- (3) בתקנת משנה (ג) –

(א) בפסקה (1), בפסקת משנה (ב), המילים "כאשר תכנית האימונים המאושרת של מחזיק הרישיון כוללת קורס אימונים במדמה טיסה כאמור בתקנה 496(ג), יבצע טייס מפקד תפקידים של טייס מפקד בפקוחו של מפקח במשך טיסה אחת לפחות הכוללת המראה ונחיתה;" – יימחק;

(ב) בפסקה (2), המילים "או ישקיף על ביצוע תפקידים אלה בתוך תא הטייס" – יימחק;

(ג) במקום פסקה (3) יבוא:

"(3) שעות ניסיון ההפעלה לכל סוגי הטייסים הן כלהלן:

(א) במטוסים מקבוצה 1 –

(1) המונעים במנועי בוכנה – 15 שעות;

(2) המונעים במנועי טורבו־מדחף – 20 שעות;

(ב) במטוסים מקבוצה 2 – 25 שעות.";

(ד) אחרי פסקה (3) יבוא:

"(4) לגבי טייס שהוכשר באימון אפס שעות טיסה ייכללו שעות הניסיון

כאמור בפסקה (3) ארבע נחיתות וארבע המראות בהפעלת הגאי המטוס

לפחות; טייס בוחן המשמש כטייס מפקד יאייש את מושב הטייס;"

(4) בתקנת משנה (ד), ברישה, במקום "איש צוות בוחן" יבוא "טייס בוחן";

(5) במקום תקנת משנה (ה) יבוא:

"(ה) דייל יבצע תפקידים של דייל בפיקוח אישי של דייל במשך 5 שעות טיסה

לפחות; לא נדרש ניסיון הפעלה לגבי דייל שרכש ניסיון קודם במטוס מאותה

קבוצת מטוסים המופעל לפי פרק זה, ובלבד שמחזיק הרישיון יוכיח שהדייל

קיבל אימוני קרקע מספיקים לגבי המטוס שבו הוא עומד להיות מועסק;"

(6) תקנת משנה (ז) – בטלה.

168. תקנה 457 לתקנות העיקריות – בטלה. ביטול תקנה 457

169. בתקנה 458 לתקנות העיקריות, המילים "של מוביל אווירי בינלאומי, או מוביל אווירי בטיסות שכר" – יימחקו. תיקון תקנה 458

170. בתקנה 459 לתקנות העיקריות – תיקון תקנה 459

(1) בתקנת משנה (א), אחרי "ז"ז נחיתות" יבוא "כמפעיל של הגאי המטוס", במקום

"בדגם" יבוא "בסוג" ובמקום "במדמה טיסה בעל תצוגה חזותית לפי נספחים E ו-F

לחלק 121 לפ.א.ר." יבוא "במדמה טיסה שהמנהל אישר לכך";

(2) בתקנת משנה (ב), ברישה, אחרי "בוחן טיסה מוסמך" יבוא ", בטיסה או במדמה

טיסה שהמנהל אישר לכך";

(3) בתקנת משנה (ג) –

(א) ברישה, המילים "בעל תצוגה חזותית" – יימחקו;

(ב) בפסקה (1), בסופה יבוא ", אלא אם כן התמרונים הנדרשים מבוצעים

במסגרת אימון אפס שעות טיסה";

(ג) בפסקה (2), במקום "במפרט המבצעי של מחזיק הרישיון לגבי תפעול

מבצעי בקטגוריה 1" יבוא "במפרטי ההפעלה של מחזיק הרישיון ובלבד שלא

יהיו נמוכות מהמגבלות לקטגוריה 1";

(4) בתקנת משנה (ד), אחרי "יאשר בחתימת ידו" יבוא "או באמצעי אחר שאישר

המנהל";

(5) אחרי תקנת משנה (ד) יבוא:

"(ה) על אף האמור בתקנות משנה (א) ו-(ב), טייס שאינו עומד בדרישות הניסיון הערכני יכול לשמש כטייס מחליף בשלב השיוט בלבד, אם ב־90 הימים שקדמו להעסקתו התקיים אחד מאלה:

(1) הוא שימש טייס באותו סוג מטוס;

(2) עבר בהצלחה אימון רענון הכולל אימון בנהלי תפעול במצב רגיל (normal), במצב בלתי שגרתי (abnormal) ובחירום (emergency) המיוחדים לטיסת שיוט באותו סוג מטוס או במדמה טיסה שאושר למטרה זו, ותרגל נוהלי גישה ונחיתה, הניתנים לביצוע בתור טייס שאינו מטיס את המטוס."

תיקון תקנה 461. 171. בתקנה 461 לתקנות העיקריות –

(1) במקום תקנת משנה (א) יבוא:

"(א) לא יעסיק מחזיק רישיון אדם ולא יעסוק אדם כטייס כנדרש לפי פרק זה, אלא אם כן השלים בהצלחה, בתוך 6 החודשים שקדמו לטיסה, לגבי אותו דגם של מטוס ואותה עמדת איש צוות אוויר, מבחן כשירות לפי תקנה זו; השלמה מוצלחת של קורס אימונים במדמה טיסה שאושר לפי תקנה 437 יכולה לבוא במקום השלמה מוצלחת של מבחן כשירות אחד מתוך כל שני מבחני כשירות עוקבים.

(א1) על אף האמור בתקנת משנה (א), טייס שהשלים בהצלחה מבחן כשירות כחלק מאימון ראשוני, אימון הסבה או אימון קידום, יראו את העסקתו בתור טייס באותו דגם של מטוס ועמדת איש צוות שלגביו השלים את האימון כאמור, כממלאת אחר הוראות תקנת משנה (א) לתקופה של 6 חודשים מהשלמת מבחן הכשירות כאמור."

(2) בתקנת משנה (ג), המילים "חזותי מאושר" – יימחקו, ואחרי "או במיתקן אימונים מתאים אחר" יבוא "שהמנהל אישר לכך";

(3) בתקנת משנה (ד), בפסקה (3), במקום "עמדת איש צוות" יבוא "עמדת איש צוות אוויר";

(4) תקנת משנה (ו) – בטלה.

החלפת תקנות 461 ו־463. 172. במקום תקנות 462 ו־463 לתקנות העיקריות יבוא:

"טייס מפקד: כישורי 462. (א) בתקנה זו, "אזור הפעלה מאושר" – אזור הכולל מספר נתיבים בעלי מאפיינים דומים לעניין תקנה זו, שמחזיק הרישיון, באישור המנהל, הגדיר בספר העזר למבצעים שלו; אזור כאמור לא יכלול נתיב ייחודי כהגדרתו בתקנה 463.

(ב) מחזיק רישיון לא יעסיק אדם בתור טייס מפקד בנתיב, ולא יעסוק אדם בתור טייס מפקד אלא אם כן אותו אדם השלים בהצלחה אימון היכרות ראשוני עם אזור ההפעלה המאושר והנתיב שבו תתבצע הטיסה, ועם כל שדה תעופה שבו הוא עומד להשתמש, הכולל את כל אלה:

(1) הפגנת ידע מספק, להנחת דעתו של מחזיק הרישיון, בכל אלה:

החלפת תקנות 461 ו־463

(א) הנתיב שבו הוא עומד לטוס ושדות התעופה שבהם הוא עומד להשתמש ובכלל זה שדות משנה, לרבות ידע בדבר –

(1) פני השטח וגובהי בטיחות מזעריים;

(2) תנאי מזג האוויר העונתיים;

(3) המיתקנים, השירותים והנהלים הנוגעים למטאורולוגיה, תקשורת ותעבורה אווירית;

(4) נוהלי החיפוש וההצלה;

(5) תהליכי טיסה בנתיב לרבות נוהלי ניווט לטווח ארוך הקשורים בנתיב שבו הטיסה מיועדת להתבצע, תהליכי גישה ויציאה לאזורי בקרת שדות התעופה, תהליכי ההמתנה ותהליכי גישת מכשירים מאושרים לשדות התעופה;

(ב) מינימות ההפעלה הישימות וכן נהלים ישימים לכל המפורטים להלן:

(1) לנתיבי טיסה מעל אזורים מאוכלסים בצפיפות ובמרחבי אוויר שבהם יש צפיפות גדולה של תעבורה אווירית;

(2) למכשולים ולתבנית הפיזית;

(3) לתאורה;

(4) למיתקני העזר לטיסה, המשמשים לגישה;

(5) לנוהלי ההצטרפות, העזיבה, ההמתנה וגישות המכשירים;

(ג) נוסף על האמור בפסקאות משנה (א) ו-(ב), לגבי נתיב כאמור בתקנה 511 א – ידע לגבי הכנת הטיסה, עקרונות טיסת EDTO והקריטריונים לביצוע הסטה;

(2) ביצוע בפועל של גישה לכל שדה יעד שבו הוא עומד לנחות בנתיב, כאיש צוות אוויר או כמשקיף בתא הטייס, אלא אם כן התקיים אחד מאלה:

(א) טייס שעבר הכשרה לאותו שדה תעופה לפי הוראות תקנה זו מלווה אותו;

(ב) הגישה לשדה התעופה אינה מתבצעת מעל פני קרקע קשים ונוהלי גישת המכשירים ומיתקני העזר לטיסה המשמשים לגישה דומים לאלה המוכרים לטייס, וכן התקיים אחד מאלה:

(1) מחזיק הרישיון, באישור המנהל
קבע מרווח שהתווסף למינימת ההפעלה
הרגילה;

(2) יש למחזיק הרישיון ולטייס יסוד
סביר להניח שהגישה והנחיתה יכולות
להתבצע בתנאים מטאורולוגיים לטיסת
ראייה;

(ג) ההנמכה מהגובה המזערי המוגדר לקבע
הגישה ההתחלתית יכולה להיעשות ביום
בתנאים מטאורולוגיים לטיסת ראייה (VMC);

(ד) מחזיק הרישיון הכשיר את הטייס המפקד
לנחות בשדה התעופה באמצעות הצגה חזותית
מספקת (Adequate Pictorial Presentation);

(ה) שדה התעופה צמוד לשדה תעופה אחר
שבו אותו טייס כשיר לשמש טייס מפקד לפי
הוראות תקנה זו.

(ג) מחזיק רישיון לא יעסיק אדם טייס מפקד בנתיב, ולא
יעסוק אדם כטייס מפקד בנתיב, אלא אם כן ב־12 החודשים
שקדמו להפעלה הוא ביצע טיסה כאיש צוות אוויר, כטייס
בוחן או כצופה בתא הטייס באותו נתיב, או בנתיב אחר
באותו אזור הפעלה מאושר; הוראה זו לא תחול בתקופת
זמן של 12 חודשים מהשלמת ההכשרה הראשונית כאמור
בתקנה (ב)2).

(ד) לא ביצע טייס טיסה ב־12 החודשים שקדמו להפעלה
כאמור בתקנת משנה (ג) רישה, הוא יהיה כשיר לשמש טייס
מפקד בנתיב רק אם עמד בתנאי תקנת משנה (ב).

(א) בתקנה זו, "נתיב ייחודי" – נתיב, ובכלל זה שדה 463. טייס מפקד: כישורי
נתיב ייחודי

תעופה שבו עומדים להשתמש לנחיתה או להמראה, אשר
הנהלים הקשורים להפעלת כלי הטייס שבו מחייבים יישום
של מיומנות או ידע ייחודיים לאותו נתיב או שדה תעופה.

(ב) מחזיק רישיון יגדיר בספר העזר למבצעים שלו נתיבים
ייחודיים; המנהל רשאי להורות למחזיק הרישיון להגדיר
נתיב מסוים כנתיב ייחודי.

(ג) נוסף על האמור בתקנה 462, לא יעסיק מחזיק רישיון
אדם כטייס מפקד בנתיב ייחודי, ולא יעסוק אדם כטייס
מפקד בנתיב ייחודי, אלא אם כן התקיימו שני אלה:

(1) במסגרת אימון ההיכרות הראשוני כאמור
בתקנה 462(ב), הוא השלים בהצלחה תכנית אימונים
שאישר המנהל לאותו נתיב ייחודי;

(2) ב־12 החודשים שקדמו להפעלה הוא השלים אימון חוזר שאישר המנהל לאותו נתיב ייחודי, אם הוגדר אימון חוזר לנתיב הייחודי.

ביטול תקנה 464

173. תקנה 464 לתקנות העיקריות – בטלה.

החלפת תקנה 466

174. במקום תקנה 466 לתקנות העיקריות יבוא:

466. (א) לא יעסיק מחזיק רישיון אדם ולא יעסוק אדם כקצין מבצעי אוויר בשיגור מטוסים לפי פרק זה, אלא אם כן הוא מחזיק ברישיון קצין מבצעי אוויר שניתן או שאושר לפי תקנות הרישיונות ואלא אם כן התקיימו בו כל אלה:

(1) הוא השלים בהצלחה, לגבי מטוסים מקבוצת מטוסים שלגביה הוא מוסמך לשמש קצין מבצעי אוויר, אימון ראשוני מטעם מחזיק הרישיון כאמור בתקנה 446, ובכלל זה עבר בהצלחה מבחן כשירות כאמור בתקנה 446(ב) בנושאים הנוגעים לאותן הפעולות ואותם אזורים שלגביהם הוא יהיה מוסמך לבקרה ופיקוח על הפעלת הטיסות; ואולם אם השלים בהצלחה אימון כאמור לגבי סוג אחר של מטוס באותה קבוצה – ישלים אימון הסבה מתאים;

(2) הוא השלים בהצלחה, בתקופה של 12 החודשים שקדמו לשיגור, הכרה תפעולית של ההפעלות לפי פרק זה, בהשקפה מתא הטייס, בקטע טיסה אחד לפחות מעל הקטעים שבהם הוא אחראי לשיגור מטוסים; הטיסה תכלול נחיתה בשדות תעופה רבים ככל האפשר;

(3) הוא השלים בהצלחה אימון קרקעי חוזר כאמור בתקנה 450, ומבחן כשירות כאמור בתקנה 446(ב), בתקופה של 12 החודשים שקדמו להצבה;

(4) אם הוא לא מילא בפועל תפקיד של קצין מבצעי אוויר במשך 12 חודשים ברציפות – הוא עמד שוב בפסקה (1).

(ב) קצין מבצעי אוויר, הכשיר לשגר מטוס דרך קטע אחד של הפעלה, רשאי לשגר דרך קטע אחר, לאחר תיאום עם קצין מבצעי אוויר של מחזיק הרישיון, הכשיר לשגר מטוס דרך אותו קטע.

ביטול תקנה 468

175. תקנה 468 לתקנות העיקריות – בטלה.

תיקון תקנה 469

176. בתקנה 469 לתקנות העיקריות –

(1) במקום תקנת משנה (א) יבוא:

”(א) מחזיק רישיון אחראי לשליטה התפעולית במטוסים שהוא מפעיל; מחזיק רישיון לא יסמך אדם מטעמו לאחראי על שליטה תפעולית, אלא את הטייס המפקד של הטיסה, ואת קצין מבצעי האוויר האחראי לגבי אותה טיסה.”;

- (2) בתקנת משנה (ב), במקום "יכינו במשותף את הטיסה" יבוא "אחראים במשותף להכנת הטיסה";
- (3) תקנת משנה (ד) – בטלה.

הוספת תקנה 471 א. 177. אחרי תקנה 471 לתקנות העיקריות יבוא:

471א. מחזיק רישיון יבטיח כי לא יתדלק אדם מטוס כאשר נוסעים
 "תדלוק מטוס
 עם נוסעים
 עולים אליו, נמצאים בו או יורדים ממנו, אלא אם כן מתקיימים שני אלה:

(1) מצוי במטוס כוח אדם שהוכשר לכך, העומד הכן
 ליזום את פינויו של כלי הטיס באמצעים המעשיים
 והמהירים ביותר;

(2) במהלך כל התדלוק נשמרת תקשורת דו-כיוונית
 בין ספק שירותי הקרקע המפקח על התדלוק לבין כוח
 האדם כאמור בפסקה (1).

178. בתקנה 472 לתקנות העיקריות, בתקנת משנה (ג), במקום "כל התפעולים על הקרקע, הסעה, המראה ונחיתה ותפעול המטוס מתחת ל-10,000 רגל, למעט טיסת שיוט" יבוא "ההסעה, ההמראה והנחיתה ותפעול המטוס בטיסה מתחת ל-10,000 רגל, למעט טיסה בגובה שיוט".

179. בתקנה 475 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (ב), המילים "בעת חירום" – יימחקו;

(2) בתקנת משנה (ד), בפסקה (1), המילים "מינהל התעופה האזרחית" – יימחקו.

180. בתקנה 476 לתקנות העיקריות, תקנת משנה (ב) – בטלה.

181. תקנה 478 לתקנות העיקריות – בטלה.

182. תקנה 480 לתקנות העיקריות – בטלה.

183. אחרי תקנה 480 לתקנות העיקריות יבוא:

480א. מחזיק רישיון יקבע, בספר העזר למבצעים שלו, מדיניות
 ונהלים, שיבטיחו כי במהלך הטיסה מבוצעים ניהול, מעקב
 וביקורת על כמויות הדלק במטוס ועל תצורת הדלק
 בהשוואה לתכנון הדלק; מדיניות ונהלים כאמור טעונים
 את אישור המנהל.

184. במקום תקנה 481 לתקנות העיקריות יבוא:

481. "מקרי חירום (א) במקרה חירום ובכלל זה כאמור בסעיף 76(ב) לחוק, קצין מבצעי אוויר –

(1) ייזום תהליכים לפי ספר העזר למבצעים תוך
 הימנעות מנקיטת פעולה הסותרת הוראות תעבורה
 אווירית;

(2) יעביר לטייס המפקד מידע בעל אופי בטיחותי,
 לרבות כזה שנעשה חיוני במהלך הטיסה, העשוי
 להיות חיוני לביצוע הטיסה בטיחות, לרבות מידע
 הקשור בשינוי תכנית הטיסה;

(3) יוודא את החלטתו של הטייס המפקד וירשום אותה ביומן המבצעים שלו;

(ב) נודע לקצין מבצעי אוויר על מקרה חירום המסכן את בטיחות כלי הטיס או חיי אדם לפני שהדבר נודע לטייס המפקד, והוא לא הצליח ליצור קשר עם הטייס המפקד, יכריז על מצב חירום, יודיע על כך לרשויות המוסמכות המתאימות ויבקש את סיוען ככל האפשר, וינקוט כל פעולה נוספת שלדעתו חיונית לפי הנסיבות.

(ג) טייס מפקד או קצין מבצעי אוויר שהכריז על מצב חירום ידווח על התקדמות הטיסה ליחידת הנת"א המתאימה; טייס מפקד ידווח גם למרכז המשגרה, אם יצירת הקשר עם מרכז המשגרה אפשרית.

(ד) מי שהכריז על מצב חירום ידווח על כך בכתב באמצעות הממונה על המבצעים של מחזיק הרישיון למנהל, כלהלן:

(1) קצין מבצעי אוויר ידווח בתוך 10 ימים לאחר היום שבו הוכרז מצב החירום;

(2) טייס מפקד ידווח בתוך 10 ימים מיום חזרתו לבסיסו.

הוספת תקנה 484א

185. אחרי תקנה 484 לתקנות העיקריות יבוא:

”רשם נתוני טיסה – 484א. (א) מחזיק רישיון – שמירה ומסירה של נתונים

(1) יבטיח כי אם אירע אירוע בטיחותי חמור במהלך טיסה, כל רשם נתונים המותקן במטוס, יכובה בסוף זמן הטיסה, לא יופעל מחדש ויישמר באופן בטוח עד להפקדת הנתונים הרשומים בו בידי החוקר הראשי, כאמור בפסקה (2);

(2) יפקיד את הנתונים הרשומים ברשם נתונים כאמור בפסקה (1), או את רשם הנתונים, לפי העניין, בידי החוקר הראשי, אלא אם כן אישר החוקר הראשי שלא להפקידם בידי; נתונים כאמור יועברו לפי הנחיות החוקר הראשי והוא מוסמך להורות על העברתם באופן אלקטרוני.

(ב) תקנה זו –

”אירוע בטיחותי חמור” – תאונת טיס או תקרית חמורה, ובכלל זה כאמור בתקנות הטיס (סוגי תקריות חמורות), התשע”ג–2014;

”החוקר הראשי”, ”תאונת טיס” ו”תקרית חמורה” – כהגדרתם בסעיף 103 לחוק;

"רשם נתונים" – כל מכשיר הקלטה המותקן במטוס
המיועד לסייע בחקירה בטיחותית כמשמעותה
בסעיף 104 לחוק.

תיקון תקנה 485 186. האמור בתקנה 485 לתקנות העיקריות יסומן "א" ואחריו יבוא:

"(ב) מחזיק רישיון יקבע, בספר העזר למבצעים, נוהלי הפעלה שיבטיחו שמטוס
שמשתמשים בו כדי לבצע גישה מדויקת ונחיתה יחצה את מפתן המסלול
(Threshold) עם מרווח ביטחון, וכאשר המטוס מצוי בתצורת נחיתה ובזווית גישה
המתאימה לנחיתה."

תיקון תקנה 486 187. בתקנה 486 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א) –

(א) ברישה, המילים "וציוד אחר" – יימחקו;

(ב) בפסקה (1), במקום "הציוד" יבוא "המטוס".

(2) בתקנת משנה (ב), במקום "הציוד" יבוא "המטוס" ואחרי "בספר העזר למבצעים"
יבוא "ובספר בקרת האחזקה".

החלפת תקנה 487 188. במקום תקנה 487 לתקנות העיקריות יבוא:

"תדרוך נוסעים 487. מחזיק רישיון המפעיל מטוס המוליך נוסעים יבטיח שכל
לעניין איסור עישון הנוסעים יתורכבו לפני ההמראה, בעברית ובאנגלית או
בשפה אחרת שהתיר המנהל, בכל אלה לפחות:

(1) איסור העישון זולת במקומות שנקבעו לכך;

(2) המחויבות להישמע להוראות אנשי הצוות והשלטים
במטוס לעניין העישון;

(3) איסור פגיעה בגלאי עשן המצויים בתאי השירותים
של המטוס."

הוספת תקנה 487 א 189. אחרי תקנה 487 לתקנות העיקריות יבוא:

"תדרוך בטיחות 487 א. (א) מחזיק רישיון יבטיח שהנוסעים במטוס יתורכבו
לנוסעים בעברית ובאנגלית, או בשפה אחרת שהתיר המנהל –

(1) לפני המראה, בנושאים אלה:

(א) שימוש בחגורות המושב או חגורות
הכתף כאמור בתקנה 14;

(ב) מיקום יציאות חירום;

(ג) מיקום ציוד ציפה אישי ובכלל זה
חגורות הצלה, אם המטוס חייב להיות מצויד
בציוד ציפה כאמור באותה הפעלה, וכן כל
ציוד חירום אחר המיועד לשימוש אישי של
הנוסעים, ושימוש בציוד כאמור;

(ד) מיקום כרטיסי תדרוך נוסעים בחירום
כאמור בתקנת משנה (ד);

(ה) שימוש בציוד לחלוקת חמצן המותקן במטוס, אם המטוס חייב להיות מצויד בציוד כאמור באותה הפעלה;

(ו) מושבי יציאת חירום; תדרוך זה יכלול –

(1) הפניה לכרטיסים המודפסים הנמצאים במושבי יציאת החירום או לאמצעי האחר המקובל על המנהל כאמור בתקנת משנה (ה)(1);

(2) בקשה לאדם להזדהות לפני איש צוות כדי להושיבו מחדש, אם אינו מעוניין לשבת במושב יציאת חירום;

(2) אחרי המראה, לפני כיבוי האור המאיר את שלט חגירת חגורות המושב או הכתף או מיד לאחר כיבוי – כי מומלץ לחגור את חגורות המושב או חגורות הכתף כל עוד הם יושבים, גם כאשר השלט של חגירת חגורות המושב אינו מואר;

(3) בעת מצב חירום בזמן הטיסה – בדבר כל פעולת חירום שבה יש לנקוט, בהתאמה לנסיבותיו של מצב החירום;

(4) בדבר מיקום ציוד חירום המיועד לשימוש הנוסעים במשותף, ואופן השימוש בו, אם נדרש ציוד כאמור; הוראה זו לא תחול על תדרוך לעניין ציוד חירום לפי תקנה 488.

(ב) מחזיק רישיון יבטיח כי לפני ההמראה יתדרך איש צוות שמונה לכך באותה טיסה, באופן אישי, כל נוסע הנזקק לסיועו של אחר כדי להגיע במהירות לפתח חירום בשעת חירום; בתדרוך כאמור אותו איש צוות –

(1) יתדרך את אותו נוסע ואת מי שאמור לסייע לו, אם ישנו, בדבר דרכי הגישה לכל פתח חירום מתאים ובדבר המועד המתאים ביותר להתחיל לנוע לכיוון פתח החירום;

(2) יברר עם אותו נוסע ועם מי שאמור לסייע לו מהי הדרך הטובה ביותר לסייע.

(ג) דרישות תקנת משנה (ב) לא יחולו לגבי אדם שקיבל תדרוך כאמור בה בקטע קודם של טיסה באותו מטוס, ושב קיבל מאיש צוות מידע בדבר דרכי הסיוע.

(ד) מחזיק רישיון יחזיק במטוס, במקום נוח לשימוש של כל נוסע, כרטיס מודפס המכיל מידע המתאים לסוג ולדגם של אותו מטוס, המשלימים את התדרוך שניתן והכולל –

(1) דיאגרמה של פתחי החירום ושיטות הפעלתם;

(2) הוראות אחרות הדרושות לשימוש בציוד החירום.

(ה) נוסף על האמור בתקנת משנה (ד) –

(1) מחזיק רישיון יכול בכלכל בברטיס מודפס המיועד לשימושו של נוסע במושב יציאת חירום, או באמצעי אחר המקובל על המנהל, את אמות המידה להושבה ובקשה שהנוסע יזהה את עצמו לפני אנשי הצוות כדי לאפשר את העברתו למושב שאינו מושב יציאת חירום אם מתקיים אחד מאלה:

(א) אין מתקיימות בו אמות המידה להושבה;

(ב) הוא אינו מסכים לבצע פעולות חילוץ כמפורט בפסקה (א)(2) עד (ח);

(2) מחזיק רישיון יחזיק במטוס, לשימושו של כל נוסע היושב במושב יציאת חירום, כרטיס מודפס או אמצעי אחר המקובל על המנהל, המכיל מידע בעברית ובאנגלית, שיוכל לשמש את האדם היושב במושב יציאת חירום לביצוע הפעולות המפורטות להלן במקרה חירום:

(א) איתור יציאת החירום;

(ב) זיהוי מנגנון פתיחת פתח יציאת החירום;

(ג) תפעול פתח יציאת החירום;

(ד) זיהוי מצבים שבהם אין לפתוח את פתח יציאת החירום, שכן הדבר יגדיל את מידת הסיכון שחשופים לו הנוסעים במצב החירום;

(ה) אחסון או אבטחת דלת יציאת החירום כך שלא תעכב את השימוש ביציאת החירום;

(ו) הערכת מצב מגלשת החירום, הפעלת המגלשה וייצובה לאחר פריסתה, לשם סיוע לאחרים לרדת מן המגלשה;

(ז) יציאה מהירה דרך פתח יציאת החירום;

(ח) הערכה, בחירה ושימוש במעבר בטוח להתרחקות מפתח יציאת החירום.

(ו) מחזיק הרישיון יפרט בספר העזר למבצעים שלו נוהל לתדריך הנוסעים לפי תקנה זו.

(ז) תקנה זו לא תחול בהפעלת מטוס שאינו מוליך נוסעים.

(ח) בתקנה זו –

”אמות המידה להושבה” – נהלים שקבע מחזיק הרישיון שיבטיחו כי אדם שיש כוונה להושיבו במושב יציאת חירום, מתאים לכך;

“מושב יציאת חירום” – מושב הנמצא בשורה
המובילה לפתח יציאת חירום במטוס.”

תיקון תקנה 488

190. בתקנה 488 לתקנות העיקריות –

(1) בכותרת השוליים, במקום “טיסות ממושכות” יבוא “טיסות ארוכות”.

(2) במקום תקנת משנה (א) יבוא:

“א) נוסף על האמור בתקנה 487 ו-487א יבטיח מחזיק רישיון המפעיל מטוס בטיסה מעל מים במרחק העולה על 120 דקות טיסה או 400 מיילים ימיים (740 ק”מ), לפי הקצר מביניהם, מיבשה המתאימה לנחיתת חירום, כי כל הנוסעים יתוררכו בדבר מיקומן של סירות ההצלה ודרכי הפעלתן.”;

(3) בתקנת משנה (ד), במקום “אין לתדרך” יבוא “אין חובה לתדרך”.

תיקון תקנה 494

191. בתקנה 494 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א), בפסקה (1), המילה “סדירה” – תימחק;

(2) בתקנת משנה (ב), ברישה, במקום “הפעלה אוריון תובלה” יבוא “מטוס”, במקום “טיסה” יבוא “הטיסה” והמילה “נוסעים” – תימחק;

(3) במקום תקנת משנה (ג) יבוא:

“ג) לעניין תקנת משנה (ב), בדיקות או ניסויים המבוססים על נהלים מבצעיים של מטוס ומגבלותיו או על ניסיון ההפעלה של מחזיק הרישיון יוכיחו אחד מאלה:

(1) הנתונים הסטטיסטיים של רמת האוון באטמוספירה מראים, ברמת סמך סטטיסטית של 84 אחוזים לפחות, שבגובה הטיסה ובמקומות שבהם יופעל המטוס ריכוז האוון בתא לא יחרוג מהמפורט בתקנת משנה (ב);

(2) מערכת האוורור של המטוס היא בעלת מנגנון לפיקוח על כמויות האוון ושומרת את ריכוזי האוון שבתא בתחום שאינו עולה על המגבלות המפורטות בתקנת משנה (ב).”;

(4) בתקנת משנה (ד), במקום “ברישיון מפעיל” יבוא “רישיון”, במקום “בתוך פרק” יבוא “בפרק” ובמקום “יהווה תוספת למפרטי ההפעלה” יבוא “יירשם במפרטי ההפעלה”;

(5) בתקנת משנה (ה), פסקה (2) – תימחק.

תיקון תקנה 495

192. בתקנה 495 לתקנות העיקריות –

(1) במקום תקנת משנה (א) יבוא:

“א) מחזיק רישיון רשאי להפעיל מטוס ולהוליך בו אנשים כאמור בתקנת משנה (ב), גם אם לא מתקיימות בהפעלה זו הוראות תקנות 121.285, 121.309(f), 121.310, 121.313(f) ו-121.317 לפ.א.ר, תקנות 409, 429, 475, 487, 488 ו-499, ודרישות ההפעלה בעת הולכת נוסעים לפי תקנה 403.

(2) בתקנת משנה (ב), בפסקה (4), אחרי פסקת משנה (ח) יבוא:

“ט) לטיפול במטען אחר או לביצוע פעולה אחרת במהלך הטיסה כפי שאישר המנהל.”;

(3) במקום תקנת משנה (ד) יבוא:

- "(ד) מחזיק רישיון יבטיח שכל אדם שתקנה זו חלה עליו קיבל, בשפה המובנת לו, תדרוך כנדרש בתקנות 487 ו-488 בידי איש צוות מתאים לכך."
- תיקון תקנה 497 193. בתקנה 497 לתקנות העיקריות, המילים "חוק הטיס, 1927, ו" – יימחקו.
- תיקון תקנה 500 194. בתקנה 500 לתקנות העיקריות –
- (1) בתקנת משנה (א), המילים "להלן – כבדת יד" – יימחקו;
- (2) אחרי תקנת משנה (ו) יבוא:
- "(ז) בתקנה זו, "כבדת יד" – לרבות מטען הנישא בתא הנוסעים."
- תיקון תקנה 501 195. בתקנה 501 לתקנות העיקריות, תקנת משנה (ב) – בטלה.
- הוספת תקנה 501 196. בפרק השלושה עשר לתקנות העיקריות, אחרי כותרת "סימן י": "כללי שיגור טיסה ושחרורה" ולפני תקנה 502 יבוא:
- "הגדרות לעניין 501א. בסימן זה – מינימות
- "מינימת המראה" – מינימת הפעלה בשדה תעופה, לגבי המראה משדה תעופה, שקבע מחזיק הרישיון בספר העזר למבצעים שלו, ואם לא קבע – המינימה להמראה שנקבעה בהוראות התעבורה האווירית;
- "מינימת נחיתה בשדה יעד" ו"מינימת נחיתה בשדה משנה" – מינימת הפעלה בשדה תעופה, שקבע מחזיק הרישיון בספר העזר למבצעים, לפי תקנה 386א(א), לגבי המראה משדה תעופה, לנחיתה בשדה תעופה שפורט בתכנית הטיסה בשדה יעד, או לנחיתה בשדה תעופה שפורט בתכנית הטיסה בשדה משנה, לפי העניין";
- ביטול תקנה 502 197. תקנה 502 לתקנות העיקריות – בטלה.
- תיקון תקנה 504 198. בתקנה 504 לתקנות העיקריות, במקום "את תנאי מזג האוויר המדווחים והחזויים בנתיב" יבוא "את המידע המטאורולוגי העדכני הנוגע לנתיב".
- תיקון תקנה 505 199. בתקנה 505 לתקנות העיקריות –
- (1) בתקנת משנה (ב), במקום "את כל דוחות מזג האוויר שהשיג והתחזיות בדבר תופעות מזג אוויר לרבות תופעות" יבוא "את כל המידע המטאורולוגי שהשיג, לרבות מידע בדבר תופעות";
- (2) בתקנת משנה (ג), במקום "כל מידע נוסף זמין בדבר תנאים מטאורולוגיים" יבוא "כל מידע שיכול שיהיה דרוש לשם הניהול הבטוח של הטיסה, ובכלל זה מידע מטאורולוגי נוסף";
- (3) אחרי תקנת משנה (ג) יבוא:
- "(ד) הקצין יספק לטייס מפקד, לפני טיסת EDTO במטוס דו-מנועי ובמהלך טיסה כאמור, את המידע העדכני ביותר בנוגע לשדות המשנה לנתיב, ובכלל זה מצבם המבצעי ותנאי מזג האוויר השוררים בהם."
- החלפת תקנה 506 200. במקום תקנה 506 לתקנות העיקריות יבוא:

506. לא ישגר הקצין מטוס לטיסה, אלא אם כן המטוס כשיר לטיסה ומצויד כקבוע בסימן י', אלא אם כן התקיים לגביו האמור בתקנה 31א.

תיקון תקנה 507

201. בתקנה 507 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א), במקום "אלא אם כן מיתקני התקשורת והניווט הנדרשים בתקנות 387 ו-389 לשם אישור אותו נתיב או קטע נתיב, הם במצב הפעלה נאות" יבוא "אלא אם כן וידא שכל מיתקני העזר לטיסה היבשתיים והימיים הנדרשים ישירות לביצוע הטיסה, לשם הפעלתו הבטוחה של המטוס ולהגנה על הנוסעים, ובכלל זה מיתקני התקשורת והניווט הנדרשים בתקנות 387 ו-389 לשם אישור אותו נתיב או קטע נתיב, תואמים את סוג ההפעלה שבה מתוכננת הטיסה להתבצע וזמינים לטובתה".

(2) אחרי תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ג) גילה הקצין אי-התאמה או אי-זמינות של מיתקן עזר לטיסה כאמור בתקנת משנה (א), יודיע על כך בהקדם האפשרי לרשות המוסמכת האחראית לאותו מיתקן."

202. בתקנה 508 לתקנות העיקריות, במקום "לדו"חות או לתחזיות מזג אוויר שבידו או לכל תיקון תקנה 508 צירוף שלהם" יבוא "למידע מטאורולוגי".

החלפת תקנה 509

203. במקום תקנה 509 לתקנות העיקריות יבוא:

"שיגור לפי כט"מ – 509. לא ישגר הקצין מטוס בהפעלה לפי כט"מ, אלא אם כן, לפי תנאי מזג אוויר המידע המטאורולוגי שבידו –

(1) תנאי מזג האוויר בשדה ההמראה שווים למינימת ההמראה באותו שדה, במועד ההמראה המשוער לפחות;
(2) בכפוף להוראות תקנה 513, תנאי מזג האוויר בשדה היעד שווים למינימת הנחיתה בשדה יעד באותו שדה לפחות, ותנאי מזג האוויר בכל אחד משדות המשנה שנבחרו בהתאם להוראות סימן זה, שווים למינימת הנחיתה בשדה משנה באותם שדות לפחות, הכול בזמן השימוש המשוער בשדות כאמור כמפורט בתקנה 514."

ביטול תקנה 510

204. תקנה 510 לתקנות העיקריות – בטלה.

החלפת תקנה 511

205. במקום תקנה 511 לתקנות העיקריות יבוא:

"שדה משנה להמראה 511. (א) לא ישגר הקצין מטוס לטיסה ולא ישחררו מאותו שדה תעופה, אם לפי המידע המטאורולוגי שבידו תנאי מזג האוויר בשדה ההמראה נמוכים ממינימת הנחיתה בשדה יעד לאותו שדה, או כשלא ניתן לחזור לשדה ההמראה מכל סיבה אחרת, אלא אם כן מצוין בשיגור או בשחרור וכן בתכנית הטיסה המבצעית, שדה משנה להמראה הנמצא בתחומי המרחקים, כלהלן:

(1) לגבי מטוס דו־מנועי – מרחק של לא יותר משעת טיסה משדה ההמראה, במהירות שיוט עם מנוע אחד לא פועל, הקבועה בספר הטיסה, המחושבת בתנאי אטמוספירה סטנדרטית ובלא רוח, ובהתחשב במסתו של המטוס בעת ההמראה;

(2) לגבי מטוס עם שלושה מנועים או יותר – מרחק של לא יותר משעתיים טיסה משדה ההמראה, במהירות שיוט רגילה, כקבוע בספר הטיסה, המחושבת בתנאי אטמוספירה סטנדרטית ובלא רוח, ובהתחשב במסתו של המטוס בעת ההמראה;

(3) לגבי מטוס בטיסת EDTO, אם לא ניתן לבחור שדה משנה במרחק המפורט בפסקה (1) או (2) לעיל – שדה משנה הנמצא במרחק הקצר ביותר, ובלבד שהוא נמצא במסגרת אישור זמן ההסטה שנרשם במפרטי ההפעלה של מחזיק הרישיון לאותו מטוס, ובהתחשב במסתו של המטוס בעת ההמראה.

(ב) לא יבחר הקצין שדה תעופה כשדה משנה להמראה כאמור בתקנת משנה (א), אלא אם כן, לפי המידע המטאורולוגי שבידיו, תנאי מזג האוויר בשדה כאמור, בזמן השימוש המשוער בו כמפורט בתקנה 514, יהיו שווים למינימת הנחיתה בשדה משנה באותו שדה לפחות.

(ג) לא ישגר הקצין מטוס לטיסה ולא ישחררו משדה התעופה, אלא אם כן הוא מפרט בשיגור או בשחרור הטיסה כל שדה משנה נדרש.

206. אחרי תקנה 511 לתקנות העיקריות יבוא:

”שיגור טיסה בנתיב 511א. לא ישגר קצין ולא ימריא אדם מטוס המונע במנועי טורבינה, לטיסה בנתיב שבו יש נקודה המרוחקת יותר מ־60 דקות טיסה משדה משנה לנתיב, אלא אם כן מתקיימים שני אלה:

הוספת תקנות
511א ו־511ב
טיסה המרוחק
למעלה מ־60 דקות
משדה משנה לנתיב

(1) הקצין בדק ומצא כי קיימים שדות משנה לנתיב;

(2) הקצין סיפק לצוות האוויר את המידע העדכני ביותר בנוגע לשדות המשנה לנתיב שזוהו כאמור בפסקה (1), ובכלל זה מצבם המבצעי ותנאי מזג האוויר השוררים בהם; בתקנה זו, יחושב המרחק משדה משנה לנתיב, למטוס דו־מנועי – לפי מהירות שיוט עם מנוע אחד לא פועל (One Engine Inoperative Speed), כמפורט בספר הטיסה שלו, בתנאי אטמוספירה סטנדרטית ובלא רוח, ולמטוס בעל יותר משני מנועים – לפי מהירות שיוט עם כל המנועים פועלים (All-Engine Operative Speed) כמפורט בספר הטיסה שלו, בתנאי אטמוספירה סטנדרטית ובלא רוח.

שדה משנה לנתיב 511ב. (א) נוסף על האמור בתקנה 511א לא ישגר קצין ולא ימריא אדם מטוס המונע במנועי טורבינה, לטיסת EDTO, אלא אם כן מתקיימים כל אלה:

(1) הקצין בדק ומצא כי בכל נקודה בנתיב קיים שדה משנה לנתיב כאמור בתקנה 511א(1) שהתקיימו בו כל אלה:

(א) הוא נמצא במרחק מהנתיב שאינו עולה על זמן ההסטה המרבי המאושר לאותו מטוס;

(ב) הוא נמצא במרחק מהנתיב שאינו עולה על מגבלת הזמן החמורה ביותר, פחות 15 דקות טיסה, של אחת ממערכות ה-EDTO המשמעותיות המוגבלות בזמן –

(1) במטוס דו-מנועי, למעט לעניין מערכת כיבוי האש הנמצאת בתאי המטען או בתאי הכבודה – במהירות שיוט עם מנוע אחד לא פועל כמפורט בספר הטיסה שלו, בתנאי אטמוספירה סטנדרטית, ובהתחשב ברוח ובטמפרטורה בנתיב ההסטה;

(2) במטוס דו-מנועי, לעניין מערכת כיבוי האש הנמצאת בתאי המטען או בתאי הכבודה – במהירות שיוט עם כל המנועים פועלים (All-Engine Operative Speed) כמפורט בספר הטיסה שלו, בתנאי אטמוספירה סטנדרטית, ובהתחשב ברוח ובטמפרטורה בנתיב ההסטה;

(3) למטוס בעל שלושה מנועים או יותר – במהירות כאמור בפסקה (2).

(ג) מיתקני העזר לטיסה שבו מאפשרים תהליך גישת מכשירים למסלול שצפוי להיות בשימוש, תוך עמידה במינימת הנחיתה בשדה משנה באותו שדה;

(2) לגבי מטוס דו-מנועי –

(א) המידע כאמור בתקנה 511א(2) מצביע על כך שבזמן השימוש המשווער בכל שדה משנה לנתיב, כמפורט בתקנה 514, שזוהה כאמור בפסקה (1), התנאים המטאורולוגיים שבו יהיו שווים לפחות למינימת הנחיתה בשדה משנה באותו שדה;

(ב) שדות המשנה לנתיב כאמור בפסקה (1)
מצוינים בתכנית הטיסה ובתכנית הטיסה
המבצעית."

207. תקנה 512 לתקנות העיקריות – בטלה.

ביטול תקנה 512

208. במקום תקנות 513 ו־514 יבוא:

החלפת תקנות

513 ו־514

513. (א) לא ישגר הקצין מטוס לטיסה לפי כט"מ, אלא אם כן
מצוין בתכנית הטיסה המבצעית (Operational Flight
Plan), בתכנית הטיסה (ATS Flight Plan) ובטופס השיגור,
שדה משנה אחד לפחות לכל שדה יעד; על אף האמור, לא
יידרש ציון שדה משנה אם התקיים אחד מאלה:

"שדה משנה
לשדה היעד

(1) משך הטיסה המתוכנן משדה ההמראה או
מנקודת התכנון מחדש בטיסה לשדה היעד לא עולה
על 6 שעות ומתקיימים כל אלה:

(א) לפי מידע מטאורולוגי, בזמן שבין שעה
אחת לפני הזמן המשווער לנחיתה בשדה היעד
לבין שעה אחת אחריו:

(1) בסיס הענן הצפוי בשדה היעד
יהיה אחד מאלה:

(א) 1,500 רגל לפחות מעל לגובה
המזערי של ההקפה, אם נדרשת
הקפת גישה (Circle to land)
שאושרה לאותו שדה תעופה;

(ב) הגובה מבין שניים אלה:

(1) 1,500 רגל לפחות
מעל לגובה המזערי לגישה
מכשירים;

(2) 2,000 רגל לפחות מעל
גובה השדה;

(2) הראות בשדה היעד תהיה הגדולה
מבין אלה:

(א) 5 ק"מ לפחות;

(ב) 3 ק"מ מעל לראות המזערית
שנקבעה לגישה מכשירים לאותו
שדה;

(ב) בשדה היעד נמצאים בשימוש, בזמן השימוש המשוער בו, מסלולים נפרדים, ולפחות לגבי אחד מהמסלולים קיים תהליך גישת מכשירים מבצעי; לעניין תקנה זו, "מסלולים נפרדים" – שניים או יותר מסלולים שהמנח שלהם מאפשר, במקרה שבו מסלול אחד נסגר לתנועה, לקיים המראות ונחיתות על המסלולים האחרים;

(2) הטיסה היא לשדה מבודד, ובלבד שהתקיימו כל האלה:

(א) המטוס נושא כמות דלק מספקת לטיסה לשדה מבודד כמפורט בתקנה 522(ג)(4)(ד);

(ב) בעת השיגור הוגדרה נקודת אלי-חזור.

(ב) בהתקיים אחד מהתנאים המפורטים להלן, לא ישגר הקצין מטוס לטיסה לפי כט"מ, למעט לשדה מבודד שמתקיים לגביו האמור בתקנת משנה (א)(2), אלא אם כן מצויינים בתכנית הטיסה המבצעית (Operational Flight Plan), בתכנית הטיסה (ATS Flight Plan) ובטופס השיגור שני שדות משנה לשדה היעד:

(1) לפי המידע המטאורולוגי שבידיו תנאי מזג האוויר הצפויים בשדה היעד בזמן המשוער לנחיתה בו, הם מתחת למינימל הנחיתה בשדה יעד באותו שדה;

(2) לא קיים מידע מטאורולוגי לשדה היעד.

(ג) לא יבחר הקצין שדה תעופה כשדה משנה לשדה היעד כאמור בתקנות משנה (א) ו-(ב), אלא אם כן, לפי המידע המטאורולוגי שבידיו, תנאי מזג האוויר בשדה כאמור, בזמן השימוש המשוער בו כמפורט בתקנה 514, יהיו שווים לפחות למינימל הנחיתה בשדה משנה באותו שדה.

514. לעניין הוראות סימן זה, זמן השימוש המשוער בשדה משנה יהיה כלהלן:

זמן השימוש
המשוער בשדה
משנה

(1) בעת השיגור – משעה אחת לפני המועד המוקדם ביותר להגעה אל השדה עד שעה אחת לאחר המועד המאוחר ביותר להגעה אל השדה;

(2) בעת הטיסה – מהמועד המוקדם ביותר להגעה אל השדה עד המועד המאוחר ביותר להגעה אל השדה.

החלפת תקנה 516

209. במקום תקנה 516 לתקנות העיקריות יבוא:

516. (א) לא ישגר הקצין מטוס לטיסה ולא ישחררה, אם לדעת הטייס המפקד או הקצין צפויים או קיימים תנאי התקרות העלולים להשפיע לרעה על בטיחות הטיסה; טייס מפקד לא יאפשר להמשיך בטיסה למקום שבו צפויים או קיימים תנאי התקרות העלולים לסכן את בטיחות הטיסה ולא ינחית מטוס במקום כאמור.

(ב) לא ימריא אדם מטוס כאשר כפור, קרח או שלג צמודים לכנפיו, למשטחי ההיגוי, למדחפים, לפתחי כונסי המנועים או למשטחים ואזורים חיוניים אחרים, כפי שמגדיר יצרן המטוס (להלן – משטחים או אזורים חיוניים); על אף האמור, המנהל רשאי לאשר למחזיק רישיון המראות של כלי טיס אם קיים כפור מתחת לכנף באזור של מכלי הדלק.

(ג) לא ישגר או ישחרר אדם מטוס לטיסה, ולא ימריא אדם מטוס, בכל עת שבה קיים חשש סביר להיצמדות כפור, קרח או שלג למטוס, אלא אם כן התקיים אחד מאלה:

(1) למחזיק הרישיון קיימת תכנית הפשרה או מניעת התקרות קרקעיות, שאישר המנהל, ופורטה בספר העזר למבצעים שלו, הממלאת אחר דרישות תקנת משנה (ד) (בתקנה זו – תכנית הפשרה מאושרת) ואלא אם כן השיגור, השחרור וההמראה נעשים לפי תכנית זו;

(2) בספר העזר למבצעים של מחזיק הרישיון כלולה דרישה ולפיה בכל עת שקיימת סבירות להיצמדות כפור, קרח או שלג למטוס, המטוס לא ימריא אלא אם כן עבר בדיקת זיהומי התקרות לפני המראה כמפורט בספר העזר למבצעים שלו.

(ד) תכנית הפשרה מאושרת כאמור בתקנת משנה (ג)(1) תכלול לפחות את אלה:

(1) פירוט של –

(א) הדרך שבה מחזיק הרישיון קובע מהם תנאים שבהם קיימת סבירות כי כפור, קרח או שלג יצטברו על המטוס וכי יש לפעול לפי נוהלי הביצוע של תכנית ההפשרה המאושרת;

(ב) האחראי מטעם מחזיק הרישיון על ההחלטה ליישם את נוהלי הביצוע של תכנית ההפשרה המאושרת;

(ג) ההליכים ליישום נוהלי הביצוע של תכנית ההפשרה המאושרת;

(ד) התפקידים והאחריות המסוימים של כל בעל תפקיד מבצעי או כל קבוצת בעלי תפקיד מבצעי, האחראים להבאת המטוס למצב המראה בטוחה בעת שפועלים לפי נוהלי הביצוע של תכנית ההפשרה המאושרת.

(2) תכנית הדרכה ובחינה ראשונית ושנתית חוזרת של אנשי צוות האוויר, ותכנית הסמכה של כל הגורמים הנוספים המעורבים מטעם מחזיק הרישיון בתכנית ההפשרה, ובכלל זה קציני מבצעי אוויר והאנשים המספקים שירותי קרקע, לגבי הדרישות המיוחדות של תכנית ההפשרה המאושרת וכן התפקידים והאחריות המסוימים של כל אדם על פי תכנית ההפשרה המאושרת, הכוללות את הנושאים האלה, לפי העניין:

(א) ניצול משך ההמתנה (Holdover Time);

(ב) נוהלי ההפשרה או מניעת ההתקרחות למטוס, כולל נהלים ואחריות לביצוע בדיקה וביקורת;

(ג) נוהלי תקשורת;

(ד) זיהוי התקרחות של משטחי המטוס, זיהוי אזורים חיוניים ואופן פגיעת הזיהומים בביצועי המטוס ובמאפייני הטיסה;

(ה) סוגים ומאפיינים של נוזלי הפשרה או מניעת התקרחות;

(ו) נהלי בדיקת טרום-טיסה בטמפרטורות נמוכות;

(ז) שיטות לזיהוי זיהומי התקרחות על המטוס;

(3) טבלאות משך ההמתנה (Holdover Timetable) של מחזיק הרישיון, הנהלים לשימוש בטבלאות אלה על ידי בעלי התפקידים לפי תכנית ההפשרה המאושרת, ובכלל זה:

(א) נהלים לאנשי צוות האוויר, שלפיהם יוחלט על הארכה או קיצור משך ההמתנה בתנאים משתנים;

(ב) נהלים שלפיהם המראה המבוצעת לאחר חריגה ממשך ההמתנה המקסימלי המצוין בטבלאות משכי ההמתנה של מחזיק הרישיון, מותרת רק בהתקיים אחד מהתנאים האלה לפחות:

(1) בבדיקת זיהומי ההתקרחות לפני המראה, נמצא כי הכנפיים, משטחי ההיגוי ומשטחים חיוניים אחרים נקיים מכפור, קרח או שלג;

(2) נמצא, בהליך חלופי המאושר על ידי המנהל בהתאם לתכנית ההפשרה המאושרת של מחזיק הרישיון, כי הכנפיים, משטחי ההיגוי ומשטחים חיוניים אחרים, נקיים מכפור, קרח או שלג;

(3) הכנפיים, משטחי ההיגוי ומשטחים חיוניים נוספים עברו תהליך הפשרה מחדש, ונקבע משך המתנה חדש;

(4) נוהלי ביצוע ואחריות להליכי הפשרה או מניעת התקרחות למטוס, נהלים ואחריות לבדיקה לפני המראה ונהלים ואחריות לבדיקת זיהומי התקרחות לפני המראה.

(ה) בתקנה זו –

”בדיקת זיהומי התקרחות לפני המראה” (Pre-Takeoff Contamination Check) – בדיקה המיועדת לוודא כי הכנפיים, משטחי ההיגוי ומשטחים חיוניים אחרים, נקיים מכפור, קרח ושלג, המתבצעת –

(1) בתוך חמש דקות לפני התחלת ההמראה;

(2) מחוץ למטוס, ואם מחזיק הרישיון פועל לפי תקנה (ג)1 – אלא אם כן נקבע אחרת בתכנית ההפשרה המאושרת שלו;

”בדיקה לפני המראה” (Pre-Takeoff Check) – בדיקה של כנפי המטוס או משטחים מדגמיים להימצאות כפור קרח או שלג, המתבצעת בתוך משך ההמתנה כמוגדר בתכנית ההפשרה;

”משך המתנה” (Holdover Time) – הזמן המוערך שבו נוזל ההפשרה או מניעת ההתקרחות ימנע היווצרות כפור או קרח והצטברות של שלג על המשטחים המוגנים של המטוס; משך ההמתנה מתחיל כאשר מתחיל התהליך הסופי של התזת נוזל ההפשרה או מניעת ההתקרחות, ומסתיים כאשר נוזל ההפשרה או מניעת ההתקרחות שהותז על המטוס מאבד את יעילותו; משכי ההמתנה יוגדרו על בסיס נתונים שאישר המנהל.”

517 תקנה 210. בתקנה 517 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א), המילה ”זמני” – תימחק, ובמקום ”כשרה תעופה של יעד” יבוא ”שרה יעד”;

"(ב) לא ימשיך טייס טיסה לשדה תעופה שאליו היא שוגרה אלא אם כן, לפי מידע מטאורולוגי עדכני המצוי בידיו, תנאי מזג האוויר החזויים באותו שדה תעופה בזמן השימוש המשוער בו, שווים למינימת הנחיתה בשדה יעד באותו שדה לפחות, או תנאי מזג האוויר החזויים לפחות בשדה משנה אחד לשדה היעד שצוין לפי הוראות סימן זה, אם ישימות, יהיו, בזמן השימוש המשוער באותו שדה משנה, שווים לפחות למינימת הנחיתה בשדה משנה באותו שדה; ניתן לתקן את פרטי השיגור בעת הטיסה ולכלול בהם כל שדה משנה המצוי בתחומי טווח הדלק של המטוס בקבוע בתקנה 522.

(ב1) לא יאשר הקצין למטוס להמשיך מעבר לנקודת התכנון מחדש בטיסה, בהפעלה לפי כט"מ, ולא ימשיך טייס בטיסה מעבר לנקודת התכנון מחדש בטיסה, בהפעלה לפי כט"מ, אלא אם כן לפי מידע מטאורולוגי עדכני המצוי בידיו תנאי מזג האוויר בשדה היעד שווים למינימת הנחיתה בשדה יעד באותו שדה לפחות, ותנאי מזג האוויר בכל אחד משדות המשנה שנבחרו לפי סימן זה, שווים למינימת הנחיתה בשדה משנה באותם שדות לפחות, הכול בזמן השימוש המשוער בשדות כאמור כמפורט בתקנה 514.

(ב2) לא יאשר קצין להמשיך בטיסת EDTO מעבר לזמן הסף, ולא ימשיך אדם בטיסת EDTO מעבר לזמן הסף, אלא אם כן כל שדה משנה לנתיב שזוהה לפי תקנה 511ב(א1), נסקר לשם הבטחת זמינותו, ולפי המידע המטאורולוגי העדכני ביותר, תנאי מזג האוויר בו בזמן השימוש המשוער שבו יהיו שווים למינימת הנחיתה בשדה יעד באותו שדה לפחות.

(ב3) על אף האמור בתקנת משנה (ב1), אם באחד או יותר משדות המשנה כאמור בה, התנאים המטאורולוגיים נמוכים ממינימת הנחיתה בשדה יעד באותו שדה, ניתן להמשיך בטיסת EDTO מעבר לזמן הסף, אם הקצין והטייס המפקד זיהו שדה משנה לנתיב אחר הנמצא בטווח זמן ההסטה המרבי, שתנאי מזג אוויר בו שווים למינימת הנחיתה בשדה יעד באותו שדה לפחות, ועדכנו בהתאם לכך את טופס שיגור הטיסה, ובמקרה של מטוס דו-מנועי – גם את תכנית הטיסה המבצעית."

(3) בתקנת משנה (ג), במקום "שדה תעופה של יעד או שדה תעופה משנה" יבוא "שדה יעד או שדה משנה";

211. תקנות 518 ו-519 לתקנות העיקריות – בטלות.

212. בתקנה 520 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א) –

(א) ברישה, במקום "במפרטי ההפעלה" יבוא "בספר העזר למבצעים";

(ב) בפסקה (4), ברישה, בתחילתה יבוא "לפי המידע המטאורולוגי שבידו" והמילים "שבו הוא אמור לנחות" – יימחקו;

(2) תקנת משנה (ב) – בטלה.

213. תקנה 521 לתקנות העיקריות – בטלה.

214. במקום תקנה 522 לתקנות העיקריות יבוא:

ביטול תקנות
518 ו-519

תיקון תקנה 520

ביטול תקנה 521

החלפת תקנה 522

522. (א) לא ישגר קצין ולא ימריא אדם מטוס, אלא אם כן מצוי בו דלק זמין (Usable fuel) בכמות המספיקה להשלמתה הבטוחה של הטיסה המתוכננת, וכן לאפשר סטייה מההפעלה המתוכננת, לפי הוראות תקנה זו.

(ב) מחזיק הרישיון יבטיח כי חישוב כמות הדלק הזמין הנדרשת לפי תקנה זו תביא בחשבון, לכל הפחות, את כל אלה:

(1) נתונים עדכניים על תצרוכת הדלק של המטוס המתקבלים ממערכות ניטור של מחזיק הרישיון, או, אם נתונים כאמור אינם זמינים, נתוני תצרוכת דלק של סוג המטוס שמספק יצרן המטוס;

(2) נתוני ההפעלה ותנאי ההפעלה הצפויים בטיסה המתוכננת, לרבות –

(א) מסתו הצפויה של המטוס;

(ב) הודעות המפורסמות בנוטאם;

(ג) דוחות מטאורולוגיים עדכניים או צירוף של דוחות עדכניים ותחזיות;

(ד) הוראות התעבורה האווירית, הגבלות ואיחורים צפויים;

(ה) השפעתם של חריגי התצורה או פעולות אחזקה נדרות (Deferred Maintenance Items).

(ג) מחזיק הרישיון יבטיח כי חישוב כמות הדלק הזמין יכלול את כל אלה:

(1) כמות דלק להסעה (Taxi Fuel), שהיא כמות הדלק שהמטוס צפוי לצרוך עד להמראה;

(2) כמות הדלק לטיסה (Trip Fuel), שהיא כמות הדלק הנדרשת לטיסה משדה ההמראה או מנקודת התכנון מחדש בטיסה, לפי העניין, עד לנחיתה בשדה היעד, תוך הבאה בחשבון של נתוני ההפעלה ותנאיה כאמור בתקנת משנה (ב)2;

(3) כמות דלק לשינויים לא צפויים (Contingency Fuel), שהיא כמות הדלק המיועדת לפצות על צריכת דלק נוספת עקב גורמים בלתי צפויים; כמות דלק זו תהיה הגבוהה מבין שני אלה:

(א) אחת מכמויות הדלק האלה:

(1) חמישה אחוזים מכמות הדלק לטיסה כמפורט בפסקה (2), בהתבסס על נתוני תצרוכת הדלק ששימשו לתכנון כמויות הדלק לטיסה או במקרה של תכנית טיסה הכוללת נקודת תכנון מחדש בטיסה – חמישה אחוזים מכמות הדלק הנדרשת להמשך הטיסה;

(2) כמות דלק שלא תפחת משלושה אחוזים מכמות הדלק לטיסה כמפורט בפסקה (2), בהתבסס על נתוני תצורות הדלק ששימשו לתכנון כמויות הדלק לטיסה או במקרה של תכנית טיסה הכוללת נקודת תכנון מחדש בטיסה – שלושה אחוזים מכמות הדלק הנדרשת להמשך הטיסה, ובלבד שקיים שדה משנה לנתיב הממוקם בתחום מעגל שהתקיימו בו כל אלה:

(א) מרכזו נמצא על נתיב תכנית הטיסה המתוכננת, במרחק משדה היעד שלא יעלה על 25 אחוזים ממרחק הטיסה הכולל, או 20 אחוזים ממרחק הטיסה הכולל ועוד 50 מייל ימי לפחות, לפי הגבוה מביניהם;

(ב) הרדיוס שלו יהיה שווה ל-20 אחוזים ממרחק הטיסה הכולל;

(ג) כל המרחקים בפסקאות משנה (א) ו-(ב) יחושבו בתנאי אוויר בלא רוח;

(3) כמות דלק המספיקה לטיסה במשך 20 דקות, בהתבסס על נתוני תצורות הדלק ששימשו לתכנון כמויות הדלק לטיסה, ובלבד שלמחזיק הרישיון קיימת תכנית ניטור תצורות דלק פרטנית לכל מטוס, והוא עושה שימוש בנתוני תצורות דלק תקפים שנקבעו באמצעות תכנית הניטור כאמור;

(ב) כמות הדלק הנדרשת לטיסה במשך 5 דקות במהירות המתנה בגובה 450 מטר (1,500 רגל) מעל לשדה היעד בתנאי אטמוספירה סטנדרטית;

(4) כמות דלק לטיסה לשדה משנה לשדה היעד (Destination Alternate Fuel) שתהיה כלהלן:

(א) אם נדרש שדה משנה לשדה היעד, כמות דלק שתאפשר למטוס –

(1) לבצע תהליך הליכה סביב בשדה היעד;

- (2) לטפס לגובה השיוט הצפוי;
- (3) לטוס לשדה המשנה כאמור בנתיב המתוכנן;
- (4) להנמיך לנקודה שממנה מתחילה הגישה לנחיתה;
- (5) לבצע גישה ונחיתה בשדה המשנה כאמור;
- (ב) אם נדרשים שני שדות משנה לשדה היעד – תחושב כמות הדלק לטיסה לשדה משנה לשדה היעד, כמפורט בפסקת משנה (א), לפי הכמות הגבוהה מבין שני שדות המשנה;
- (ג) כאשר לא נדרש שדה משנה לשדה היעד לפי תקנה 513(א)(1) – כמות דלק הנדרשת לטיסה במשך 15 דקות במהירות המתנה בגובה 450 מטר (1,500 רגל) מעל לשדה היעד בתנאי אטמוספירה סטנדרטית;
- (ד) אם שדה היעד הוא שדה מבודד שאושר לפי תקנה 513(א)(2) –

(1) למטוס המונע במנועי בוכנה, הנמוך מבין אלה:

(א) כמות דלק המספיקה לטיסה במשך 45 דקות וכן כמות דלק נוספת המספיקה לטיסה במשך 15 אחוזים ממשך הזמן שתוכנן לשיוט; אם חושבו דרישות הדלק לפי פסקה זו, אין צורך לחשב גם כמות דלק רזרבית סופית לפי פסקה (5);

(ב) כמות דלק המספיקה לשעתיים טיסה;

(2) למטוס המונע במנועי טורבינה, כמות הדלק הנדרשת לטיסה במשך שעתיים במהירות שיוט מעל שדה היעד; אם חושבו דרישות הדלק לפי פסקה זו, אין צורך לכלול בחישוב גם כמות דלק רזרבית סופית לפי פסקה (5);

(5) כמות דלק רזרבית סופית (Final Reserve Fuel), שהיא כמות דלק המבוססת על מסתו של המטוס בהגיעו לשדה המטוס לשדה היעד, או, אם לא נדרש שדה מטוס לשדה היעד, בהגיעו לשדה היעד, והכוללת –

(א) למטוס המונע במנועי בוכנה, כמות דלק המספיקה לטיסה במשך 45 דקות בשיוט;

(ב) למטוס המונע במנועי טורבינה, כמות דלק המספיקה לטיסה במשך 30 דקות במהירות המתנה בגובה 450 מטר (1500 רגל) מעל לשדה התעופה בתנאי אטמוספירה סטנדרטית;

(6) כמות דלק נוספת (Additional Fuel) שהיא כמות דלק משלימה כאשר הדלק שתוכנן לפי פסקאות (2) עד (5) אינו מספיק להבטיח –

(א) כי המטוס יוכל להנמיך כנדרש ולהמשיך בטיסה לשדה משנה המתאים לנחיתה, במקרה של כשל מנוע או אבדן דיחוס בנקודה הקריטית ביותר בנתיב, לפי כמות הדלק הגבוהה ביותר הנדרשת, וכן –

(1) להמשיך בטיסה במשך 15 דקות במהירות המתנה בגובה 450 מטר (1500 רגל) מעל לשדה המטוס המתאים בתנאי אטמוספירה סטנדרטית;

(2) לבצע גישה ונחיתה בשדה כאמור;

(ב) לגבי מטוס המופעל בטיסת (EDTO) – תרחישים כאמור בפרט 6 בתוספת השישית;

(ג) עמידה במצבים שלא פורטו בפסקאות משנה (א) ו-(ב);

(7) כמות דלק נוספת לפי שיקול דעתו של הטייס המפקד (Discretionary Fuel).

(ד) לא יתחיל אדם בטיסה אלא אם כן מצויה במטוס כמות דלק זמין המתאימה לכמויות המפורטות בתקנת משנה (ג) עד (5) ובפסקה (6) אם ישימה.

(ה) לא ימשיך אדם בטיסה מעבר לנקודת התכנון מחדש בטיסה ולא יאפשר קצין לטיסה להמשיך מעבר לנקודת התכנון מחדש בטיסה, אלא אם כן מצויה במטוס כמות דלק זמין המתאימה לכמויות המפורטות בתקנת משנה (ג) עד (5) ובפסקה (6) אם ישימה.

ביטול תקנה
523 ו-524

הוספת תקנה 524א

215. תקנות 523 ו-524 לתקנות העיקריות – בטלות.

216. אחרי תקנה 524 יבוא:

524. מחזיק רישיון יבטיח כי לא יירשם בתכנית הטיסה המבצעית שדה תעופה שקטגוריית ההצלה וכיבוי האש שלו נמוכה מקטגוריית ההצלה וכיבוי האש של המטוס, אלא אם כן התקיימו שני אלה:

(1) הוא ביצע, כחלק ממערכת ניהול הבטיחות שלו לפי תקנה 397א, הערכה לגבי מידת ההתאמה של ציוד ההצלה וכיבוי האש הזמין באותו שדה תעופה, ומצא כי קטגוריית ההצלה וכיבוי האש של שדה התעופה מתאימה להפעלה של המטוס כאמור, בהתאם לנוהל האמור בפרט 2(1)(י) בתוספת החמישית, ובלבד שלעניין שדה משנה לנתיב לטיסת EDTO – קטגוריית ההצלה וכיבוי האש של שדה התעופה לא תפחת מקטגוריה 4 בתוך 30 דקות ממתן התראה; קווים מנחים לביצוע הערכה כאמור מצויים בצרופה K (Attachment K) לחלק הראשון של הנספח השישי לאמנה;

(2) הדבר נעשה בתיאום עם מפעיל שדה התעופה."

החלפת תקנה 526. 217. במקום תקנה 526 לתקנות העיקריות יבוא:

"מינימום מזג אוויר 526. (א) לא יתחיל אדם בהמראת מטוס בתנאי כט"מ, על אף כל מירשה טיסה שניתן, אם לפי מידע מטאורולוגי עדכני תנאי מזג האוויר נמוכים ממינימום ההמראה באותו שדה. כט"מ להמראה ולנחיתה

(ב) לא ימשיך טייס בתהליכי גישת מכשירים, מתחת לגובה של 1,000 רגל (300 מטר) מעל גובה השדה ולא יתחיל בקטע הגישה הסופית אלא אם כן, לפי מידע מטאורולוגי עדכני, הראות האופקית לאותו שדה, או הראות על מסלול הקובעת, שווה למינימום הנחיתה בשדה יעד באותו שדה לפחות.

(ג) החל הטייס בביצוע קטע הגישה הסופית או הנמך מתחת לגובה של 1,000 רגל (300 מטר) מעל גובה השדה וקיבל דיווח מזג אוויר נוסף המצביע על מזג אוויר, או על ראות על מסלול קובעת, מתחת למינימום הנחיתה לאותו שדה, רשאי הטייס להמשיך בגישה עד לגובה ההחלטה (DA/DH) או לגובה ההנמכה המזערי (MDA/MDH). הטייס רשאי להמשיך בגישה ולהנמך מתחת לגובה ההחלטה או לגובה ההנמכה המזערי ולנחות אם בהגיעו לגובה ההחלטה, או בהגיעו לגובה ההנמכה המזערי לפני נקודת ההליכה סביב (MAPt), התמלאו התנאים הקבועים בתקנה 115(ב) להמשך השימוש בתהליכי גישת מכשירים, ונוסף על כך אם המטוס נמצא בגישה ישירה, בתהליך של גישה לא מדויקת המחייבת התייחסות לנקודה חזותית – הוא הגיע לנקודה החזותית, למעט מקרה שבו המטוס אינו ממוכשר כהלכה או שהטייס אינו מסוגל לקבוע את מיקומה של הנקודה החזותית, או אם לא ניתן לבצע את ההנמכה למסלול לפי הנהלים הרגילים ובשיעור ההנמכה הרגיל.

(ד) לעניין תקנה זו –

(1) קטע גישה סופית מתחיל מעל קבע הגישה הסופית (FAF) או מעל מיתקן עזר לניווט שנקבע לתהליך כט"מ שבשימוש; כאשר לא נקבע קבע הגישה הסופית (FAF) בתהליך הכולל פניות נוהל, יתחיל קטע הגישה הסופית בנקודה שבה מסתיימת פניית הנוהל והמטוס מיוצב בכיוון לגישה הסופית אל מסלול הנחיתה.

(2) "ראות על מסלול קובעת" (controlling RVR) – ראות על מסלול המדווחת בנקודת הנגיעה (Touchdown), אלא אם כן נקבע אחרת בפרסומי המידע התעופתי הנוגעים בדבר."

תיקון תקנה 527

218. בתקנה 527 לתקנות העיקריות –

(1) במקום כותרת השוליים יבוא "מינימות נחיתה לטייס מפקד חדש";

(2) במקום תקנת משנה (א) יבוא:

(א) טייס מפקד שצבר פחות מ-100 שעות טיסה כטייס מפקד על סוג אווירון בהפעלה לפי פרק זה, יוגדלו לגביו ערכי מינימות הנחיתה בשדה יעד או מינימות הנחיתה בשדה משנה, כלהלן:

(1) לגבי מינימות נחיתה בשדה יעד – הגובה המזערי להנמכה או גובה ההחלטה יהיה 300 רגל, או 100 רגל מעל לקבוע כמינימות נחיתה בשדה יעד באותו שדה, לפי הגבוה מביניהם, והראות תהיה 1,500 מטרים או 750 מטרים מעל לקבוע כמינימות נחיתה בשדה יעד באותו שדה, לפי הגבוה מביניהם;

(2) לגבי מינימות נחיתה בשדה משנה – הגובה המזערי להנמכה או גובה ההחלטה יהיה 300 רגל או הקבוע כמינימות נחיתה בשדה משנה באותו שדה, לפי הגבוה מביניהם, והראות תהיה 1,500 מטרים או הקבוע כמינימות נחיתה בשדה משנה לאותו שדה, לפי הגבוה מביניהם;

(3) המרות ערכים לפי תקנה 112, או לפי שיטה אחרת שאישר המנהל למחזיק הרישיון לא יחולו לגביו."

(3) תקנת משנה (ג) – בטלה.

219. בתקנה 528 לתקנות העיקריות, במקום "התקרה" יבוא "בסיס הענן" ובמקום "טווח" תיקון תקנה 528 ראית מסלול" יבוא "ראות על מסלול (RVR)".

220. אחרי תקנה 528 לתקנות העיקריות יבוא:

הוספת תקנה 528א

"ערכי ראות על מסלול בגישה ונחיתה בנוהלי טיסת מכשירים אס 528א. טייס לא יבצע גישה ונחיתה בנוהלי טיסת מכשירים אס מינימות הנחיתה בשדה יעד באותו שדה קטנה מ-800 מטר ראות מזערית, אלא אם כן יש לו מידע מטאורולוגי בדבר ראות על מסלול (RVR)".

תיקון תקנה 529

221. בתקנה 529 לתקנות העיקריות, במקום תקנת משנה (ב) יבוא:

- "(ב) לא יפעיל מחזיק רישיון מטוס לפי כטר"מ ביום, בגובה שיפחת מ-1,000 רגל מכל פני הקרקע או במרחק שיפחת מ-350 מטרים מכל הר, גבעה או מכשול."
222. בתקנה 530 לתקנות העיקריות, המילה "המינימום" – תימחק. תיקון תקנה 530
223. בתקנה 531 לתקנות העיקריות, המילים "בין נקודות קבועות" – יימחקו. תיקון תקנה 531
224. תקנות 532 עד 534 לתקנות העיקריות – בטלות. ביטול תקנות 532 עד 534
225. בתקנה 535 לתקנות העיקריות – תיקון תקנה 535
- (1) האמור בה יסומן "(א)";
- (2) במקום פסקה (1) יבוא:
- "(1) ינהל רישומים עדכניים של כל איש צוות ושל כל קצין מבצעי אוויר, שבהם ירשום את עמידתו בהוראות תקנות אלה, כגון מבחני רמה ונתיב, כשירותיות מטוס, אזורי הפעלה מאושרים, נתיבים ושידות תעופה, אימונים, ובדיקות רפואיות נדרשות";
- (3) אחרי פסקה (2) יבוא:
- "(3) ינהל רישומים עדכניים של זמן טיסה, זמן תפקיד וזמן מנוחה לגבי כל איש צוות שהוא מעסיק וישמור רישומים אלה לתקופה של שנתיים לפחות לאחר ביצוע הרישום; בפסקה זו, "זמן טיסה", לגבי איש צוות אוויר – כהגדרתו בתקנות מגבלות זמן טיסה, ולגבי דייל – כהגדרתו בתקנה 1 או כפי שהגדיר מחזיק הרישיון בספר העזר למבצעים; לענין זה –
- "זמן מנוחה" – תקופת זמן מוגדרת ונמשכת, לפני או אחרי תפקיד, שבמהלכה איש צוות חופשי מכל משימה מטעם מחזיק הרישיון, ובכלל זה מנוחה לפני תפקיד לגבי איש צוות כהגדרתה בתקנות מגבלות זמן טיסה וחופשה כמשמעותה בתקנה 5 לתקנות האמורות;
- "זמן תפקיד", לגבי איש צוות – כהגדרתו בתקנות מגבלות זמן טיסה;
- "תקנות מגבלות זמן טיסה" – תקנות הטיס (מגבלות זמן טיסה בשירותי תעופה), התשל"א-1971⁸;
- (4) ינהל רישום עדכני לגבי כל טיסה שבוצעה בגובה מעל 15,000 מטר (49,000 רגל), כך שיהיה ניתן לחשב את סך כל מנת הקרינה הקוסמית שאליה נחשף כל אחד מאנשי הצוות במשך תקופה של 12 חודשים רצופים."
- (4) בסופה יבוא:
- "(ב) מחזיק רישיון ינהל את הרישומים לפי תקנת משנה (א) לפי נהלים המקובלים על המנהל, ורשאי הוא לנהל רישומים אלה באמצעות מערכת ממוחשבת, אם המנהל אישר אותה לשימוש."
226. אחרי תקנה 536 לתקנות העיקריות יבוא: הוספת תקנה 536 א

⁸ "ק"ת התשל"א, עמ' 1280; התשס"ב, עמ' 1205.

536א. מחזיק רישיון יכין רשימות המכילות מידע בדבר ציוד החירום וההצלה, המצוי בכל אחד מהמטוסים שהוא מפעיל, ויחזיקן זמינות כך שיתאפשר להעבירן באופן מידי למרכזי תיאום הצלה במקרה הצורך; המידע יכלול, אם יש, את מספרם, צבעם וסוגם של סירות ההצלה והציוד הפירוטכני, פרטי ציוד החירום הרפואי, מלאי המים וכן סוגו ותדירו של ציוד תקשורת החירום הנייד.”

תיקון תקנה 537

227. בתקנה 537 לתקנות העיקריות –

(1) במקום פסקה (3) יבוא:

”(3) שדה ההמראה, שדות התעופה בנקודות הביניים, שדות היעד ושדות המשנה;”;

(2) במקום פסקאות (5) ו-(6) יבוא:

”(5) כמות דלק הנדרשת לפי תקנה 522;

(6) לטיסת EDTO – זמן ההסטה שלפיו משוגרת הטיסה;

(7) מידע מטאורולוגי זמין לשדות היעד, לשדות התעופה בנקודות הביניים ולשדות המשנה; המידע המטאורולוגי יהיה העדכני ביותר שאפשר להשיג בעת חתימת טופס שיגור הטיסה בידי הטייס המפקד וקצין מבצעי אוויר; ניתן לצרף מידע מטאורולוגי לטופס השיגור במקום לכלול אותו בו.”

החלפת תקנה 538

228. במקום תקנה 538 לתקנות העיקריות יבוא:

”רשומון העמסה 538. (א) מחזיק רישיון אחראי להכנת רשומון העמסה מדויק לפני כל המראה; הרשומון יוכן וייחתם, בעבור כל טיסה, בידי מי שמחזיק הרישיון מעסיק בתפקיד של מפקח על הטענת המטוס ועל הכנת טופסי רשומון ההעמסה, או בידי מי שמחזיק הרישיון הסמיכו לעניין זה.

(ב) רשומון העמסה יכיל את כל הפרטים המפורטים להלן בדבר מטען המטוס בעת ההמראה:

(1) משקל המטוס – לרבות משקל הדלק, השמן, המטען, הכבודה, הנוסעים ואנשי הצוות;

(2) המשקל המרבי של המטוס, המותר לאותה טיסה; המשקל המרבי כאמור לא יחרוג מכל אחד מאלה:

(א) משקל ההמראה המרבי המותר למסלול המיועד להמראה, לרבות תיקונים בעבור גובה, שיפוע, תנאי רוח וטמפרטורה הקיימים בעת ההמראה;

(ב) משקל ההמראה המרבי, כאשר מביאים בחשבון את צריכת הדלק והשמן בעת הטיסה, שיאפשר עמידה במגבלות הביצוע לאורך הנתיב;

(ג) משקל ההמראה המרבי, כאשר מביאים בחשבון את צריכת הדלק והשמן בעת הטיסה, כך שמשקל המטוס בעת הנחיתה יאפשר עמידה במגבלות משקל מרבי לנחיתה בשדה היעד;

(ד) משקל ההמראה המרבי, כאשר מביאים בחשבון את צריכת הדלק והשמן בעת הטיסה, שיאפשר עמידה במגבלות אורך מסלול הנחיתה בשדות היעד ובשדות המשנה;

(3) המשקל הכללי, המחושב לפי נהלים שאישר המנהל;

(4) הוכחה שהמטוס הוטען לפי תכנית מאושרת, המבטיחה שמרכז הכובד מצוי בתחומים המאושרים;

(5) רשימת שמות כל הנוסעים, אלא אם כן רשימה זו נשמרת בידי מחזיק הרישיון בדרך אחרת."

הוספת תקנה 538. 229. אחרי תקנה 538 לתקנות העיקריות יבוא:

"רישומי דלק ושמן 538א. (א) מחזיק רישיון ינהל רישום עדכני, לגבי כל מטוס שהוא מפעיל, של כמויות הדלק שחושבו בעבור כל טיסה והוטענו על המטוס לפי תקנה 522, ושל מעקב הדלק שבוצע במהלך הטיסה, לפי תקנה 480א.

(ב) מחזיק רישיון ינהל רישום הנוגע לכמויות השמן ולצריכת השמן בכל מטוס שהוא מפעיל, באופן שיאפשר לוודא כי כמויות השמן הקיימות בכל מטוס, אל מול מגמות צריכת השמן שלו, הן כאלה שיאפשרו לאותו מטוס להשלים את טיסתו."

תיקון תקנה 539. 230. בתקנה 539 לתקנות העיקריות –

(1) בתקנת משנה (א), במקום פסקה (3) יבוא:

"(3) עותק של תכנית הטיסה כאמור בתקנה 78, חתומה בידו ובידי הקצין, אם אפשרי;

(4) טופסי הכנת הטיסה שמולאו ונחתמו לפי תקנה 6א;

(5) עותק של תכנית הטיסה המבצעת החתומה, כפי שהיא מעודכנת במהלך הטיסה, הכול לפי תקנה 78א;

(6) רישומי דלק כאמור בתקנה 538א(א)";

(2) במקום תקנת משנה (ב) יבוא:

"(ב) מחזיק רישיון ישמור את עותקי המסמכים הנדרשים בתקנת משנה (א) וכן את רישומי השמן כאמור בתקנה 538א(ב) במשך שלושה חודשים לפחות מעת ביצוע הטיסה.

(ג) מחזיק רישיון ישמור את רישומי יומן המסע כאמור בתקנה 28א, לתקופה של לפחות 6 חודשים לאחר הטיסה שלגביה מתייחסים הרישומים."

231. בתקנה 543 לתקנות העיקריות, אחרי "כי כלי הטיס כשיר לטיסה" יבוא "כאמור תיקון תקנה 543 בתקנה 133", במקום "בספר הטיסה" יבוא "ביומן התחזוקה של המטוס" ובמקום "הכל כפי שקבע מחזיק הרישיון במערך האחזקה שלו" יבוא "אם מחזיק הרישיון קבע בספר בקרת האחזקה כי ניתן לבצע רישום כאמור ביומן התחזוקה".

ביטול תקנה 544

232. תקנה 544 לתקנות העיקריות – בטלה.

החלפת תקנה 545

233. במקום תקנה 545 לתקנות העיקריות יבוא:

"עונשין 545. העובר על הוראות תקנות 11א, 14(א)3 לעניין חובת נוסע לשבת במושב שיוחד לו כאשר חגורת המושב או חגורות הכתף, אם אלה מותקנות בכלי הטיס, מהודקות כראוי לגופו בעת ההסעה, ההמראה והנחיתה, 18, 278(א) או 490(א) לתקנות אלה, דינו – מאסר שישה חודשים."

הוספת תקנות

545 עד 545ד

234. אחרי תקנה 545 לתקנות העיקריות יבוא:

"תקנות שהותקנו לפי סעיף 166 לחוק 545א. (1) תקנות 6א, 6ב, 8, 28א, 31א, 33א עד 34ד, 46, 76, 78א, 79א, 84, 115ד, 126, 131, 132, 133, 268א, 299, 300א, 374א, 381א, 385א, 386א, 388, 389א, 393 עד 396א, 397א, 397ג, 408א, 411א עד 111א, 413, 413א, 414, 416, 418א, 418ב, 419, 423, 437, 452, 455, 462, 463, 466, 471א, 480א, 481, 484א, 487א, 506, 509, 511, 511א, 513, 514, 516, 522, 524א, 526, 528א, 536א, 538, 538א והתוספות השלישית עד השביעית הותקנו לפי סעיף 166 לחוק.

(2) יראו את תקנות 25א, 26, 28, 31, 78, 102, 106, 108, 134, 137, 140, 151, 287, 295, 300, 361, 363, 374, 375, 377, 378, 379, 385, 389, 397, 399, 403, 406, 411, 418, 420, 429, 433, 436, 438, 439, 441, 443, 445, 446, 447, 450, 451, 453, 456, 459, 461, 469, 485, 486, 488, 495, 500, 505, 507, 517, 535, 539 והתוספת הראשונה כאילו הותקנו לפי סעיף 166 לחוק.

545ב. המנהל רשאי להורות, לבקשת מפעיל אווירי (להלן – המבקש), כי תקנות תעופה לא-ישראליות, כפי שיגדיר, יבואו לעניין אותו מבקש במקום תקנות פ.א.ר. שתקנות אלה מפנות אליהן, ובלבד שהמבקש הוכיח כי תישמר רמה שוות ערך של בטיחות לזו שהיתה מתקיימת בביצוע תקנות פ.א.ר. שמבוקש להחליפן, והמנהל שוכנע כי בנסיבות העניין קיימת הצדקה לכך.

תקנות תעופה לא-ישראליות חלף הוראות פ.א.ר.

545ג. (א) שונתה תקנת פ.א.ר. או הוראה בנספחי האמנה שתקנות אלה מפנות אליהן –

תקנות פ.א.ר. והוראות נספחי האמנה

(1) המנהל יפרסם, ברשומות ובאתר האינטרנט, הודעה לציבור על שינוי אותה תקנה או הוראה, בציון מספר התקנה או ההוראה ששונתה, מספר התקנה בתקנות אלה המפנה אליה ומועד תחילתו של השינוי בישראל;

(2) מועד התחילה של שינוי כאמור לא יהיה אלא לאחר שחלפו ארבעה עשר ימים לפחות מיום הפרסום האמור בפסקה (1), אלא אם כן הורה המנהל, בהחלטה מנומקת, על תקופה קצרה יותר, ובלבד שזו לא תפחת משלושה ימים מיום הפרסום כאמור; הורה המנהל על תקופה קצרה כאמור, תפורסם הוראתו בפרסום כאמור בפסקה (1).

(ב) נוסחם המעודכן של הוראות נספחי האמנה או מסמכים של ארגון התעופה הבינלאומי שתקנות אלה מפנות אליהם, מופקד לעיון הציבור במשרדי הרשות.

המונח מקובל על המנהל 545ד. (א) המבקש כי מסמך, נתון, שיטה, טכניקה, מערכת, אמצעי או פעולה, או כל שינוי בהם, הצריך לפי תקנות אלה להיות מקובל על המנהל (להלן, בתקנה זו – מסמך), יהיה מקובל על המנהל, ימציא לביקורת המנהל את המסמך או תיאור שלו, לפי העניין, או כל תיקון שלו, 45 ימים לפחות לפני המועד המתוכנן לכניסתו לתוקף.

(ב) המנהל רשאי שלא לקבל מסמך שהועמד לביקורת או תיקון שלו, או להורות למבקש לתקנו, לשם קבלתו, או להודיע למבקש, בהחלטה מנומקת, בתוך 45 ימים מהיום שבו הועמד לביקורתו, כי דרושה לו תקופה נוספת של 45 ימים לבחינתו; המנהל רשאי, בהחלטה מנומקת, להאריך את התקופה הנוספת לבחינת המסמך לשלוש תקופות נוספות שלא יעלו על 45 ימים כל אחת;

(ג) עברו 45 ימים מן המועד שבו העמיד המבקש לביקורת המנהל מסמך כאמור, והמנהל לא הודיע לו כי המסמך אינו מקובל עליו, או כי דרושה לו תקופה נוספת שהורה עליה לבחינתו, ולא הורה לו לתקנו, יראו את המסמך כמקובל על המנהל.

(ד) ראה מבקש כי מטעמי בטיחות הטיסה נדרש תיקון של מסמך באופן שאינו מאפשר עמידה בהוראות תקנת משנה (ב), רשאי הוא לתקנו על-אתר; מבקש שתיקן מסמך יודיע על דבר התיקון ועל תוכנו למנהל באופן מיידי.

235. בתוספת הראשונה לתקנות העיקריות –

תיקון התוספת הראשונה

(1) בפרט 1 –

(א) אחרי פסקה 1.1.1 2 יבוא:

“(2א) אות המשוגר באמצעות מערכת תקשורת נתונים המכיל את המילה MAYDAY.”;

(ב) אחרי פסקה 1.2.2 2 יבוא:

“(3) אות המשוגר באמצעות מערכת תקשורת נתונים המכיל את המילים PAN, PAN.”;

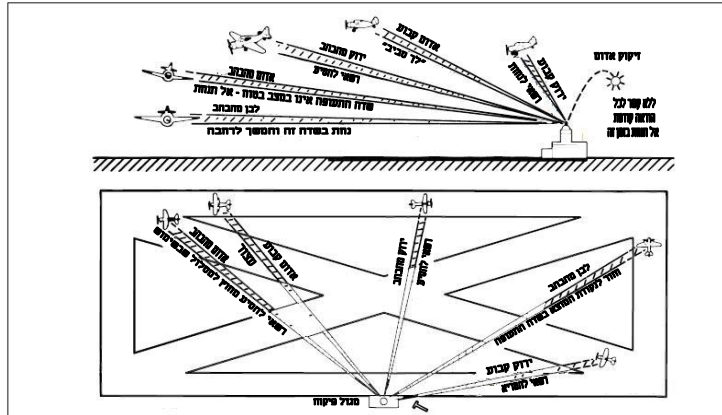
(2) בפרט 3 –

(א) בטבלה –

(1) בעמודת "כלי טיס באויר", לצד "לבן מהבהב" שבעמודת "האור" יבוא "נחת בשדה זה והמשך לרחבה";

(2) בעמודת "האור", במקום "אדום וירוק לסרוגין" יבוא "זיקוק אדום", לצדה, בעמודת "כלי טיס באויר", במקום "פעל בזהירות מרבית" יבוא "בלא קשר לכל הוראה קודמת אל תנחת בזמן זה" ולצדה בעמודת "כלי טיס על הקרקע", המילים "פעל בזהירות מרבית" – יימחקו.

(ב) אחרי הטבלה יבוא:



(ג) אחרי פסקה 3.2.7, יבוא:

"משרד דיווח שירותי תעבורה אווירית"



3.2.8 האות האנגלית C מוצגת אנכית בשחור כנגד רקע צהוב מצביעה על מיקום משרד הדיווח של שירותי התעבורה האווירית;

(3) בסעיף 4 –

(א) בפרט משנה 4.1 –

(1) אחרי פסקה 3 יבוא:

"3א. במקום השימוש במקלות זוהרים ניתן להשתמש ב"מחבטים" או בכפפות בעלות תאורה פלואורוסנטית (ביום בלבד);

3ב. הכוונה בפרק זה זהה למאותת (signalman) או למכוון התנועה (marshaller);

3ג. לפני השימוש באותות הבאים, יודא המאותת שהשטח שאליו מוכוון כלי הטיס נקי ממכשולים שבהם יכול כלי הטיס להיתקל; יש לשים לב שהתכן של רבים מכלי הטיס אינו מאפשר לראות את מעברם של קצות הכנפיים, המנועים וקצוות אחריים מתא הטיסים בעת תמרון כלי הטיס על הקרקע.";

(2) במקום פסקה 4 יבוא:

"4. ראה ציורים 1 עד 28 ותיאורם בפסקה 5.";

(ב) אחרי פרט משנה 4.2 יבוא:

4.3" סימני תקשורת ידניים בעת טיפול טכני בכלי הטיס או בעת מתן שירותי קרקע –

4.3.1 סימני תקשורת ידניים בעת טיפול טכני בכלי הטיס או בעת מתן שירותי קרקע ישמשו רק כאשר תקשורת קולית אינה אפשרית, על פי הסימנים המפורטים בפסקה זו;

4.3.2 המאותת, המשתמש בסימני תקשורת ידניים בעת טיפול טכני בכלי הטיס או בעת מתן שירותי קרקע, יוודא קבלת אישור מצוות האוויר כי סימני התקשורת התקבלו והובנו;

4.3.3 סימני תקשורת ידניים בעת טיפול טכני בכלי הטיס או בעת מתן שירותי קרקע הם סימני הידיים המקובלים המשמשים לתקשורת עם צוות האוויר בעת תהליך תנועת כלי הטיס."

(4) בפרט 5, במקום שרטוטי אותות הכוונה המופיעים שם, יבואו:

1. מלווה קצה כנף/מנחה



הרם יד ימין מעל גובה הראש כאשר המקל הזוהר מצביע למעלה; הנע את המקל הזוהר שביד שמאל, כשהוא מצביע למטה, לכיוון הגוף.

2. זהה שער



הרם את הזרועות כשהן פרושות לחלוטין הישר מעל הראש כאשר המקלות הזוהרים מצביעים מעלה.

3. המשך אל המאותת הבא או לפי הנחיות מגדל הפיקוח או הבקרה הקרקעית



הרם את הזרועות כלפי מעלה; הנע ופרוש הזרועות כלפי חוץ לצידו הגוף והצבע עם המקלות הזוהרים לכיוון המאותת הבא או לאזור ההסעה.

4. נוע קדימה



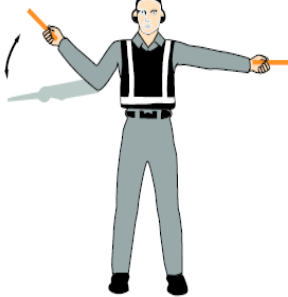
כופף המרפקים כאשר הזרועות פרושות והנע את המקלות הזוהרים למעלה ולמטה מגובה החזה אל הראש.

5א. פנה שמאלה (מנקודת מבטו של הטייס)



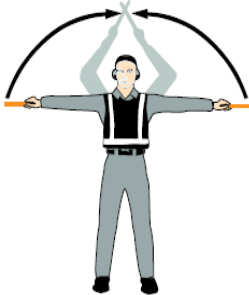
זרוע ימין והמקל הזוהר פרושים בזווית של 90 מעלות מהגוף וזרוע שמאל מבצעת תנועת "המשך לפנים". מהירות תנועת הזרוע מורה על קצב הפנייה של כלי הטיס.

5ב. פנה ימינה (מנקודת מבטו של הטייס)

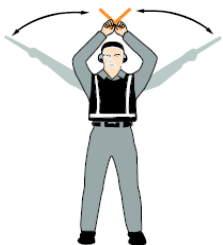


זרוע שמאל והמקל הזוהר פרושים בזווית של 90 מעלות מהגוף וזרוע ימין מבצעת תנועת "המשך לפנים". מהירות תנועת הזרוע מורה על קצב הפנייה של כלי הטיס.

6א. עצירה רגילה



פרוש במלואן את הזרועות והמקלות הזוהרים בזוויות של 90 מעלות לצדדים והבא אותן באיטיות אל מעל הראש עד אשר המוטות הזוהרים מצטלבים.



6ב. עצירת חירום

פרוש בפתאומיות את הזרועות והמקלות הזוהרים אל מעל הראש עד אשר המוטות הזוהרים מצטלבים.



7א. הפעל בלמים

הרם היד עם האצבעות פרושות מעט מעל לגובה הכתף, תוך וידוא קשר עין עם צוות האוויר, קפוץ האגרופ; **אין לזוז** עד לקבלת אישור בצורת "בוהן מונפת".



7ב. שחרר בלמים

הרם היד עם האצבעות קפוצות מעט מעל לגובה הכתף, תוך וידוא קשר עין עם צוות האוויר, פרוש האצבעות; **אין לזוז** עד לקבלת אישור בצורת "בוהן מונפת" מצוות האוויר.



8א. הסדים הוכנסו

כאשר הידיים והמקלות הזוהרים מונפים מעל הראש, הנע את המקלות הזוהרים פנימה בתנועת "תחיבה" עד שהמקלות הזוהרים נוגעים זה בזה; ודא קבלת אישור מצוות האוויר.

8ב. הסדים הוסרו



כאשר הידיים והמקלות הזוהרים מונפים מעל הראש, הנע את המקלות הזוהרים החוצה בתנועת "תחיבה"; אין להסיר את הסדים עד לקבלת אישור מצוות האוויר.

9. התנע מנוע(ים)



הרם זרוע ימין לגובה הראש כאשר המקל הזוהר מצביע מעלה והחל תנועה סיבובית עם היד; באותו הזמן הרם את זרוע שמאל מעל לגובה הראש והצבע אל המנוע אותו יש להתניע.

10. הפסק המנועים



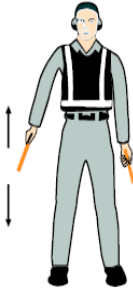
הרם הזרוע לפני הגוף לגובה השכם; הזז היד והמקל הזוהר לקצה הכתף השמאלית והעבירם לקצה הכתף הימנית בתנועת חיתוך לאורך הצוואר.

11. האט



הזז זרועות פרושות כלפי מטה בתנועות טפיחה, תוך הזזת המוטות הזוהרים למעלה ולמטה מהמתניים אל הברכיים.

12. האט המנוע(ים) בצד המסומן



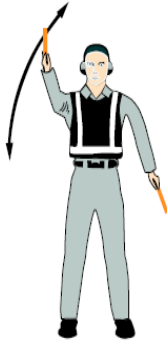
בעוד הזרועות כלפי מטה והמקלות הזוהרים מצביעים כלפי האדמה, נפנף במקל הזוהר השמאלי או הימני מעלה ומטה וסמן בכך להאט את המנוע(ים) השמאלי(ים) או הימני(ים) בהתאמה.

13. זוז אחורה



בעוד הזרועות לפני הגוף בגובה המותניים, סובב הזרועות בתנועה קדמית; בכדי להפסיק את התנועה לאחור יש להשתמש בסימנים 6א או 6ב.

14א. הסתובב תוך תנועה לאחור (הזנב פונה ימינה)



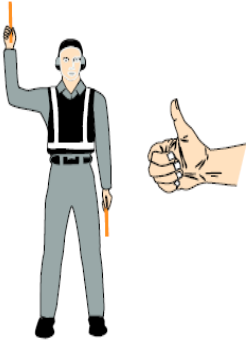
הצבע בזרוע שמאל עם המקל הזוהר כלפי מטה והבא את זרוע ימין ממצב אנכי מעל הראש למצב אופקי קדמי; חזור על פעולת זרוע ימין.

14ב. הסתובב תוך תנועה לאחור (הזנב פונה שמאלה)



הצבע בזרוע ימין עם המקל הזוהר כלפי מטה והבא את זרוע שמאל ממצב אנכי מעל הראש למצב אופקי קדמי; חזור על פעולת זרוע שמאל.

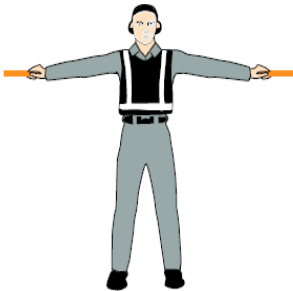
15. חיובי או הכל נקי



הרם זרוע ימין לגובה הראש כאשר המקל מצביע כלפי מעלה או הצג היד בתנועת "בוהן מונפת"; זרוע שמאל צמודה לצד הגוף ליד הברך.

16. רחף

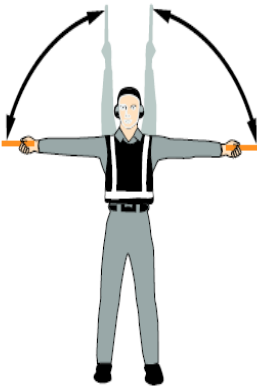
(איתות להליקופטר מרחף)



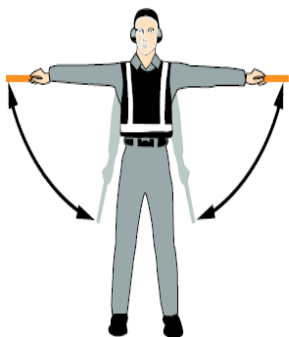
פרוש לחלוטין הזרועות והמקלות הזוהרים בזווית של 90 מעלות לצדדים.

17. עלה

(איתות להליקופטר מרחף)



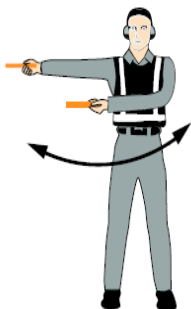
פרוש לחלוטין הזרועות והמקלות הזוהרים בזווית של 90 מעלות לצדדים, והזז הידיים כלפי מעלה כאשר כפות הידיים מופנות מעלה; מהירות התנועה מורה על קצב העלייה.



18. רד

(איתות להליקופטר מרחף)

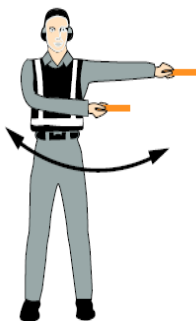
פרוש לחלוטין הזרועות והמקלות הזוהרים בזווית של 90 מעלות לצדדים, והזז הידיים כלפי מטה כאשר כפות הידיים מופנות מטה; מהירות התנועה מורה על קצב הירידה.



19א. נוע אופקית שמאלה (מנקודת מבט הטייס)

(איתות להליקופטר מרחף)

פרוש זרוע ימין בזווית של 90 לצד ימין של הגוף; הזז את הזרוע השנייה באותו הכיוון בתנועת ניגוב.



19ב. נוע אופקית ימינה (מנקודת מבט הטייס)

(איתות להליקופטר מרחף)

פרוש זרוע שמאל בזווית של 90 לצד שמאל של הגוף; הזז את הזרוע השנייה באותו הכיוון בתנועת ניגוב.

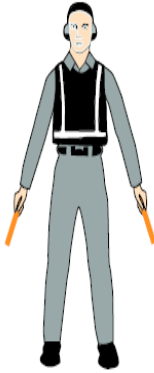


20. נחת

(איתות להליקופטר מרחף)

הצלב הזרועות עם המקלות הזוהרים כלפי מטה לפני הגוף.

21. הישאר במקומך או המתן



פרוש לחלוטין הזרועות והמקלות
הזוהרים כלפי מטה בזווית של 45
מעלות לצדדים; הישאר במצב זה עד
שכלי הטיס מורשה להמשיך בתנועה.

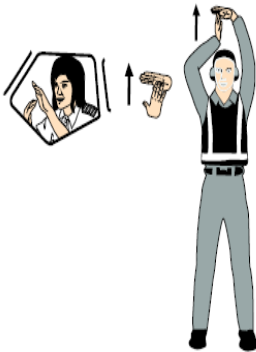
22. שחרר את כלי הטיס



הצדע עם יד ימין או עם המקל הזוהר
לשחרר את כלי הטיס; שמור על קשר
עין עם צוות האוויר עד שכלי הטיס החל
בתנועה.

24. חבר מקור כח קרקעי

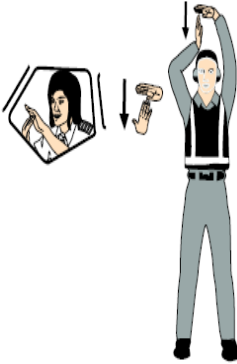
(סימן תקשורת טכני או בעת שרות כלי
הטיס)



החזק הזרועות פרושות במלואן מעל
הראש; פתח את יד שמאל למצב אפקי
וקרב קצות אצבעות יד ימין כלפי מעלה
עד למגע עם כף יד שמאל ויצירת צורת
האות האנגלית "T".

25. נתק מקור כח קרקעי

(סימן תקשורת טכני או בעת שרות כלי הטיס)

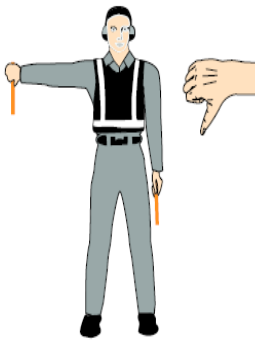


החזק הזרועות פרושות במלואן מעל הראש כאשר קצות אצבעות יד ימין נוגעות בכף היד השמאלית הנמצאת במצב אפקי כך שנוצרת האות האנגלית "T"; הרחק יד ימין מיד שמאל;

אל תנתק את מקור הכח עד לקבלת אישור מצוות האוויר.

26. שלילי

(סימן תקשורת טכני או בעת שרות כלי הטיס)



החזק זרוע ימין ישרה בזווית של 90 מעלות החוצה מהכתף והצבע עם המקל הזוהר מטה כלפי הקרקע או הצג היד עם הבוהן מופנה כלפי מטה; יד שמאל נשארת צמודה לצד הגוף ליד הברך.

27. הקם תקשורת באמצעות קו טלפון פנימי

(סימן תקשורת טכני או בעת שרות כלי הטיס)



פרוש את שתי הזרועות בזווית של 90 מעלות מהגוף והזז הידיים עד שיכסו את שתי האוזניים.

(5) אחרי פרט 5 יבוא:

6. אותות חירום ידניים תקינים סימני הידיים הנדרשים לתקשורת חירום בין ראש צוות כיבוי והצלה או כבאי ובין הצוות בתא הטייסים או הצוות בתא הנוסעים יהיו המפורטים להלן לפחות; סימני החירום הידניים של אנשי כיבוי והצלה לאנשי צוות אוויר יינתנו מצדו השמאלי הקדמי של כלי הטיס; סימני החירום הידניים של אנשי כיבוי והצלה לאנשי הצוות בתא הנוסעים יכולים להינתן ממקומות אחרים סביב כלי הטיס.

1. ממליץ על פינוי



מומלץ לפנות את כלי הטיס בהסתמך על הערכת מפקד צוות הכיבוי וההצלה את המצב החיצוני;

זרוע פרושה לפני הגוף ומוחזקות אופקית כאשר היד מורמת בגובה העיניים; בצע תנועות איתות לאחר עם הזרוע; הזרוע השנייה מוחזקת לצד הגוף.

2. מומלץ לעצור



ממליץ לעצור את תהליך הפינוי, ממליץ לעצור את תנועת כלי הטיס או כל פעילות מבוצעת אחרת.

3. מצב החירום נמצא בשליטה



אין עדות חיצונית למצב מסוכן או "הכל נקי";

הזרועות פרושות החוצה ולמטה בזווית של 45 מעלות; הזז הזרועות בו-זמנית פנימה מתחת לקו המתניים עד להצלבת פרקי הידיים, והחזרן החוצה למצב הראשוני.

4. אש



הנע את יד ימין בתנועות "נפנוף" מהכתף אל הברך, ובאותו הזמן הצבע עם יד שמאל על איזור השריפה;

בלילה - אותן התנועות עם מקלות זוהרים.

"תוספת שנייה"

(הגדרת פ.א.ר. בתקנה 1 ותקנות ג, 34, 47, 125, 140, 341, 406, 409 ו-411)

הוראות הפ.א.ר. הנקובות בטור ב', המאומצות בתקנות המפורטות בטור א', יחולו
בשינויים האמורים בטור ג' בטבלה שלהלן:

סודר	טור א' תקנה	טור ב' הוראת הפ.א.ר.	טור ג' שינויים מחויבים
(1)	ג34	פסקאות (b)(2) ו-(3) בחלק 3 (section 3) לתוספת G לחלק 91	יראו את ההפניה ל-"part 121" כהפניה לפרק השלושה עשר, ואת ההפניה ל-"part 135" כהפניה לפרק השנים עשר.
(2)	47	נספח B לחלק 91	(1) תקנת משנה (b) ל-1 section לא תחול; (2) המילים "the Administrator has taken the environmental protective actions specified in section 1(b) of this appendix and" בתקנת משנה (a) ל-2 section לא יחולו; (3) תקנת משנה (b) ל-3 section לא תחול; (4) במתן הרשאה לפי תקנה 47 המנהל ימלא אחר הוראות סעיף 82(ג)(2) לחוק.
(3)	125, בהגדרה "אחזקה קלה"	סעיף C בתוספת הראשונה (A Appendix) לחלק 43	(1) בפסקה (28), במקום "FAA-approved instructions", יבוא "הוראות שאושרו בידי המנהל"; (2) פסקה (30) לא תחול; (3) בפסקאות (31) ו-(32) יראו את ההפניה ל-"part 91" כהפניה לתקנות אלה.
(4)	140(א)	התוספת החמישית לחלק 43	(1) ברישה, יראו את ההפניה ל-"§91.411 of this chapter" כהפניה לתקנה 140(א); (2) בפסקה (d), יראו את ההפניה ל-"§43.9 of this chapter" כהפניה לתקנה 131.
(5)	140(ב)	התוספת השישית לחלק 43	בפסקה (k), יראו את ההפניה ל-"§43.9 of this chapter" כהפניה לתקנה 131.
(6)	341(א), (ו) ו-(ט)	135.365 עד 135.377	(1) בתקנה 135.369, תקנת משנה (b) לא תחול; (2) בתקנה 135.371 – (א) בתקנת משנה (a), המילים "However, for the purposes of this paragraph the rate of climb for transport category airplanes certificated under part 4a of the Civil Air Regulations is 0.026 Vso2" לא יחולו;

סודר	טור א' תקנה	טור ב' הוראת הפ.א.ר.	טור ג' שינויים מחויבים
			(ב) בפסקת משנה (1) לתקנת משנה (c), הסיפה המתחילה במילים " and by 0.026 Vso2 לא תחול; (ג) בפסקת משנה (6) לתקנת משנה (c), במקום "in the certificate holder's" operations specifications" יבוא "בספר העזר למבצעים של מחזיק הרישיון".
(7)	1 3 4 5 (ב ב) ו"ר(ו)	135.379 עד 135.387	(1) בתקנה 135.385, בתקנת משנה (f), במקום "An eligible on demand operator" יבוא "מחזיק רישיון" ובמקום "on an on-demand" flight" יבוא "בטיסה"; (2) בתקנה 135.387, בתקנת משנה (b), במקום "Eligible on-demand operators" יבוא "מחזיק רישיון".
(8)	341(ה)	135.399	(1) יראו את ההפניה ל"-(4),(5),(3),(2)135.169(b) or (6) "כהפניה לתקנה 294(ב)2, (3), (4), (5) או (6); (2) יראו את ההפניה ל"-(4) or (5)135.169(b) כהפניה לתקנה 294(ב)4 או (5); (3) יראו את ההפניה ל"-(6)135.169(b) כהפניה לתקנה 294(ב)6.
(9)	406(א), 406(ב)2, 406(ד), 406(ז)	121.175 עד 121.187	ב"121.175(f), 121.177(c), 121.179(c), 121.181(d) 121.185(c), 121.187(b) יראו את ההפניה ל"§121.173(c)". כהפניה לתקנת משנה 406(ג).
(10)	406(ב)1, 406(ד)	121.189 עד 121.197	ב"121.197 יראו את ההפניה ל"§121.617" כהפניה לתקנה 511.
(11)	409(א)	ההפניה לתוספת J לחלק 25 לפ.א.ר. בפ.א.ר 25.803	יראו את ההפניה בתוספת J לחלק 25 לפ.א.ר. ל"121.291" כהפניה לתקנה 409.
(12)	409(א)	ההפניה לתוספת J לחלק 25 לפ.א.ר. ב"25.803, פסקה (a) לתוספת D לחלק 121	יראו את ההפניה בתוספת J לחלק 25 לפ.א.ר. ל"121.571" כהפניה לתקנה 487א.
(13)	411(ב)	121.310	בפסקה (f)(3)(iv) ו"-(v), במקום "the Manager of the Transport Airplane Directorate, Aircraft Certification Service, Federal Aviation Administration" יבוא "המנהל".

סודר	טור א' תקנה	טור ב' הוראת הפ.א.ר.	טור ג' שינויים מחויבים
(14)	411(ב)	121.311	בפסקה (g)3, במקום "§121.391". יבוא "תקנה 429".
(15)	411(ב)	121.313	בפסקה (j)2, במקום "Transportation Security Administration (TSA) יבוא "אגף הביטחון במשרד התחבורה והבטיחות בדרכים".
(16)	411(ב)	121.318, 121.319	בפסקה (b) יראו את ההפניה ל-"§21.305" כהפניה לפרקים העשירי או הארבעה עשר לתקנות התיעוד.
(17)	411(ב)	121.323, 121.325	ברישה, יראו את ההפניה ל-"121.803" כהפניה לתקנה 33א.
(18)	411(ב)	121.335	יראו את ההפניות ל-"section 4b.651 of the Civil Air Regulations" כהפניות לתקנה 25.1441 לפ.א.ר.;
(19)	411(ב)	121.343	(1) בפסקה (d), בסיפה, במקום "FAA – approved type design data" יבוא "הרשות המוסמכת במדינת הייצור"; (2) פסקה (l) לא תחול.
(20)	411(ב)	121.343, 121.344, 121.359	פסקה (i) לתקנה 121.343, פסקה (i) לתקנה 121.344, ההפניה בפסקה 121.344a(e) לתקנה 121.344(i) ופסקה (h) לתקנה 121.359 לא יחולו, ויחולו במקומן הוראות תקנה 484א;
(21)	411(ב)	121.344a	בפסקה (a) – (1) במקום "that was brought onto the U.S. register after, or was registered outside the United States and added to the operator's U.S. operations specifications after, October 11, 1991" יבוא "שנרשמו בפנקס הרישום, או שהפעיל מחזיק רישיון לפי פרק זה, אחרי 10 באוקטובר 1991"; (2) במקום "airplanes brought onto the U.S. register after October 11, 1991" יבוא "מטוסים שנרשמו בפנקס הרישום אחרי 10 באוקטובר 1991".
(22)	411(ב)	121.349	פסקה (e) לא תחול.
(23)	411(ב)	121.351	פסקה (b) לא תחול.
(24)	411(ב)	121.354	בסוף פסקה (b), המילים "(Approved by the Office of Management and Budget under control number 2120-0631)" – לא יחולו.
(25)	411(ב)	121.357	פסקה (d) – לא תחול.
(26)	411(ב)	121.358	פסקה (c) – לא תחול.

תוספת שלישית – ציוד רפואי

(תקנה 33א)

חלק ראשון: ערכת עזרה ראשונה בינונית

1. תכולת תרמיל עזרה ראשונה בינונית תהיה:

- (1) תרמיל עזרה ראשונה בינונית (ריק);
- (2) מספריים לעזרה ראשונה;
- (3) 10 יחידות אגד מדבק (פלסטר);
- (4) אספלנית נייר 1";
- (5) 10 יחידות פד לחיטוי עור;
- (6) מסכה להנשמה ח"פ בניילון;
- (7) שקית ניילון עבה 16x20;
- (8) 4 יחידות כפפה כירורגית אלרגית ל"ס M;
- (9) חוסם עורקים גומי 200 ס"מ;
- (10) 10 יחידות אגד 3";
- (11) 10 יחידות פד גזה סטרילי, 3" x 3";
- (12) 4 יחידות תחבושת שדה אישית;
- (13) תחבושת שדה בינונית;
- (14) 6 יחידות משולש בד עם סיכות בטחון;
- (15) מדריך לעזרה ראשונה;
- (16) רשימת תכולת הערכה.

חלק שני: תרמיל עזרה ראשונה גדול

2. תכולת תרמיל עזרה ראשונה גדול תהיה:

- (1) תרמיל עזרה ראשונה גדול (ריק);
- (2) מספריים לחבישה;
- (3) 10 יחידות אגד מדבק (פלסטר);
- (4) אספלנית נייר 1";
- (5) 10 יחידות פד לחיטוי עור;
- (6) מסכה להנשמה ח"פ בניילון;
- (7) עט כדורי כחול;
- (8) שקית ניילון עבה 16x20;
- (9) סד פלסטי ליד;
- (10) 4 יחידות כפפה אלרגית M;
- (11) 2 יחידות חוסם עורקים גומי 200 ס"מ;

- (12) 10 יחידות אגד 3";
 (13) 20 יחידות פד גזה סטרילי 3"x3";
 (14) 8 יחידות תחבושת שדה אישית;
 (15) 2 יחידות תחבושת שדה בינונית;
 (16) 10 יחידות משולש בד עם סיכות בטחון;
 (17) מדריך לעזרה ראשונה;
 (18) רשימת תכולת הערכה;
 (19) טופס רישום אירוע, בעברית.

חלק שלישי: ערכת עזרה ראשונה למטוס גדול

3. תכולת ערכת עזרה ראשונה למטוס גדול תכלול את הפריטים האלה:

- (1) ספוגיות חיטוי, 10 יחידות ((Antiseptic swabs (10/pack);
 (2) אגד מדבק (Bandage: adhesive strips);
 (3) תחבושת ספיגה, 5 ס"מ × 4.5 מ' (Bandage: gauze 7.5 cm × 4.5 m);
 (4) משולש בד עם סיכות ביטחון (Bandage: triangular; safety pins);
 (5) תחבושת לטיפול בכוויות, 10 ס"מ × 10 ס"מ (Dressing: burn 10 cm × 10 cm);
 (6) תחבושת לחץ סטרילית, 12 ס"מ × 7.5 ס"מ (Dressing: compress, sterile 7.5 cm × 12 cm);
 (7) פד ספיגה סטרילי, 10.4 ס"מ × 10.4 ס"מ (Dressing: gauze, sterile 10.4 cm × 10.4 cm);
 (8) גליל אגד מדבק (מיקרופור), 2.5 ס"מ (Tape: adhesive 2.5 cm (roll));
 (9) סרט מדבק (פלסטר) ((Steri-strips (or equivalent adhesive strip);
 (10) חומר חיטוי לידיים או מגבוני חיטוי (Hand cleanser or cleansing towelettes);
 (11) פד עם מגן, או סרט, לעיניים (Pad with shield, or tape, for eye);
 (12) מספריים, 10 ס"מ (Scissors: 10 cm);
 (13) אגד מידבק כירורגי (מיקרופור), 1.2 ס"מ × 4.6 מ' (Tape: Adhesive, surgical 1.2 cm × 4.6 m);
 (14) מלקטת (פינצטה) (Tweezers: splinter);
 (15) כפפות חד-פעמיות, מספר זוגות ((Disposable gloves (multiple pairs);
 (16) מדחום (לא כספית) (Thermometers (non-mercury));
 (17) מסכת הנשמה מפה לפה בעלת שסתום חד-כיווני (כיווני Mouth-to-mouth resuscitation mask with one-way valve);
 (18) משככי כאבים, קלים עד מתונים (Mild to moderate analgesic);
 (19) תכשיר להקלה על גודש באף (Nasal decongestant);
 (20) חומרים נוגדי חומצה (Antacid);

(21) תכולת ערכת העזרה הראשונה, בעברית;

(22) מדריך לשימוש בציוד העזרה הראשונה, בעברית;

(23) טופס רישום אירוע, בעברית.

חלק רביעי: ערכת זהירות כללית

4. תכולת ערכת זהירות כללית תכלול את הפריטים האלה:

(1) אבקה יבשה המסוגלת להמיר כמות קטנה של שפך נוזלי לגל גרעיני סטרילי
(Dry powder that can convert small liquid spill into a sterile granulated gel);

(2) חומר חיטוי אנטי-בקטריאלי לניקוי שטח (Germicidal disinfectant for surface cleaning);

(3) מגבוני ניגוב לעור (Skin wipes);

(4) מסכת פנים ועיניים (נפרדת או משולבת) (Face/eye mask (separate or combined));

(5) כפפות חד-פעמיות (Gloves (disposable));

(6) סינר מגן (Protective apron);

(7) מגבת סופגת גדולה (Large absorbent towel);

(8) יעה (Pick-up scoop with scraper);

(9) שקית לפסולת ביולוגית (Bio-hazard disposal waste bag);

(10) תכולת ערכת הזהירות הכללית, בעברית;

(11) מדריך לשימוש בערכת הזהירות הכללית, בעברית;

(12) טופס רישום אירוע, בעברית.

חלק חמישי: ערכה רפואית

5. תכולת ערכה רפואית תכלול את הפריטים האלה:

(1) מסכת (Stethoscope);

(2) מד לחץ דם (רצוי אלקטרוני) (Sphygmomanometer (electronic preferred));

(3) מנתב אוויר לועי (בשלושה גדלים שונים) (Airways, oropharyngeal);

(4) מזרקים (בגדלים שונים) (Syringes (appropriate range of sizes));

(5) מחטים (בגדלים שונים) (Needles (appropriate range of sizes));

(6) צנתרים תוך-ורידיים (בגדלים שונים) (Intravenous catheters (appropriate range of sizes));

(7) מגבוני חיטוי (Antiseptic wipes);

(8) כפפות חד-פעמיות (Gloves (disposable));

(9) פח למחטים משומשות (Needle disposal box);

(10) צנתר לשתן (Urinary catheter);

- (11) מערכת לעירוי נוזלים (System for delivering intravenous fluids);
- (12) חוסם ורידים (Venous tourniquet);
- (13) פד ספוגי (Sponge gauze);
- (14) אגד מדבק (מיקרופור) (Tape – adhesive);
- (15) מסכת פנים (Surgical mask);
- (16) צנתר חירום לקנה הנשימה (Emergency tracheal catheter (or large gauge
;(intravenous cannula)
- (17) אטבים לחבל הטבור (Umbilical cord clamp);
- (18) מדי-חום (בלא כספית) (Thermometers (non-mercury));
- (19) כרטיס מעקב נתוני חיות (Basic life support cards);
- (20) מסכה עם מפוח (Bag-valve mask);
- (21) פנס עם סוללות (Flashlight and batteries);
- (22) Epinephrine 1:1000;
- (23) תרופה נגד אלרגיות – בהזרקה (Antihistamine – injectable);
- (24) Dextrose 50% (or equivalent) – injectable: 50 ml;
- (25) טבליות או תרסיס ניטר-גליצרין (Nitroglycerin tablets, or spray);
- (26) משככי כאבים חזקים (Major analgesic);
- (27) תרופה נגד פרכוסים – בהזרקה (Sedative anticonvulsant – injectable);
- (28) תרופה נגד בחילות – בהזרקה (Antiemetic – injectable);
- (29) מרחיב סימפונות – משאף (Bronchial dilator – inhaler);
- (30) אטרופין להזרקה (Atropine – injectable);
- (31) Adrenocortical steroid – injectable;
- (32) חומר משתן – בהזרקה (Diuretic – injectable);
- (33) תרופות נגד דימום לאחר לידה (Medication for postpartum bleeding);
- (34) Sodium chloride 0.9% (minimum 500 ml);
- (35) גלולות אספירין (Acetyl salicylic acid (aspirin) for oral use);
- (36) Oral beta blocker;
- (37) חומרים נוגדי בחילה (Antiemetic);
- (38) תרופה נגד אלרגיות (Antihistamine);
- (39) אם קיים במטוס מכשיר לניטור לבבי (Cardiac monitor) –
- (א) תרופות למניעת הפרעה בקצב הלב (Anti-Arrhythmic);
- (ב) Epinephrine 1:10,000;
- (40) תכולת ערכת הציוד הרפואי, בעברית;

(41) מדריך לשימוש בערכת הציוד הרפואי, בעברית;

(42) טופס רישום אירוע, בעברית.

תוספת רביעית

ספר בקרת האחזקה

(תקנות 356, 394(ב), 399(ד)3), ו-418(ב)

ספר בקרת האחזקה יכלול, התייחסות לנושאים אלה לפחות:

(1) שמם, תפקידם, תחומי אחריותם והרשאותיהם של מי שמונו מטעם המפעיל האווירי לנהל את הכשירות האווירית הנמשכת של כלי הטיס שהוא מפעיל ולבצע בקרה על האחזקה, כנדרש לפי תקנות אלה, וכן תרשים ארגוני המפרט את שרשרת האחזקה הקשורות לכך;

(2) נוהל להדרכה ואימון הולמים לפי תקנה 379 לכל המועסק מטעמו של מחזיק הרישיון בהבטחת הכשירות האווירית הנמשכת של כלי הטיס שהוא מפעיל;

(3) נהלים המיועדים להבטיח כי נשמרת כשירותו האווירית של כל כלי טיס המופעל על ידי מחזיק הרישיון, כלהלן:

(א) תיאור ההסדרים שבין מחזיק הרישיון לבין כל גוף מוסמך לביצוע פעולות בדק כמשמעותו בתקנה 414(א) ובכלל זה:

(1) תיאור כללי של המיתקנים שבהם ניתנים שירותי בדק לכלי טיס שמפעיל מחזיק הרישיון ומיקומם;

(2) שיטות הפיקוח של מחזיק הרישיון על הגוף המוסמך לביצוע פעולות הבדק, כנדרש לפי תקנות אלה;

(3) נוהל ליישום חובות מחזיק הרישיון לפי תקנה 416, ובכלל זה –

(א) נוהל המיועד לוודא שפעולות בדק ותחזוקה קלה מבוצעות בידי כוח אדם מתאים, מיומן, שקיבל הכשרה מתאימה לביצוע פעולות אלה, ובעל הסמכות והרשאות מתאימות;

(ב) נוהל לעניין הכנת תעודת אחזקה ושחרור לכלי טיס כאמור בתקנה 133, הנסיבות שבהן ניתן להוציא תעודה כאמור; נוהל כאמור יכול שיכלול דרישות מזעריות לעניין כשירות המוסמך לחתום על תעודת אחזקה ושחרור לכלי טיס;

(4) נוהל ליישום חובות מחזיק הרישיון לעניין המבצעים פעולות ביקורת ובדיקות כפל כאמור בתקנות 418 ו-419;

(5) נוהל ליישום חובות מחזיק הרישיון לעניין תכנית הדרכה כאמור בתקנה 421;

(6) נוהל המיועד להבטיח שכל פעולות האחזקה, המתוכננות והבלתי מתוכננות, מבוצעות בעיתן, ובאופן מבוקר ומשביע רצון;

- (7) נוהל לניהול אישורי שינויים ותיקונים בכלי הטיס, ובכלל זה ליישום חובות מחזיק הרישיון לפי תקנה 139 לעניין הולכת נוסעים אחרי ביצוע תיקונים או שינויים;
- (8) נוהל המיועד להבטיח כי הפסקות בפעולות בדק או תחזוקה קלה אינן משפיעות לרעה על רמת ביצוע פעולת הבדק;
- (9) נוהל המיועד להבטיח כי כל פעולות הביקורות הושלמו באופן המשביע את רצון מחזיק הרישיון, לפני החזרת כלי טיס לשירות;
- (10) אם אושר למחזיק הרישיון לקבל שירותי בדק מכמה גופים מוסמכים לביצוע פעולות בדק ותחזוקה קלה – נוהל לתיאום בין הגופים כאמור ובכלל זה באמצעות המפעיל האווירי;
- (ב) פרטים ונהלים לעניין מערכי אחזקה כלהלן:

- (1) מערכי האחזקה של כלי הטיס שמחזיק הרישיון מפעיל, כאמור בתקנות 131 ו-418, או הפניות למערכי האחזקה כאמור;
 - (2) נוהל לזיהוי סעיפי בדיקה הטעונים ביקורת בידי מבקר;
 - (3) שיטה להערכה ובקרה נמשכת של ביצועי מערכי האחזקה ויעילותם, במטרה לתקן ליקויים ופגמים בהם;
 - (4) נוהל לעניין הערכת פרסומי היצרן ושינוי או תיקון מערך האחזקה בהתאם, כנדרש לפי תקנות אלה;
 - (5) נוהל להערכת הוראות והמלצות בנוגע לכשירות האווירית הנמשכת של כל סוג או דגם של כלי טיס שמפעיל מחזיק הרישיון, שפרסמו מחזיק תעודת הסוג, מדינת התכן או מדינת הרישום של כלי הטיס, או יצרן ציוד תעופתי המותקן בו, ולשינוי או תיקון מערך האחזקה בהתאם לכך;
 - (6) נוהל ליישום פעולות מתקנות הנובעות מהוראות כושר אווירי;
 - (4) נוהל המיועד להבטיח שהמכשירים והציוד ובכלל זה ציוד החירום הנדרשים להפעלה המיועדת לכל טיסה, נמצאים במצב שמיש;
 - (5) נוהל המיועד להבטיח שתעודת כושר הטיסה של כל כלי טיס שמפעיל מחזיק הרישיון בתוקף;
 - (6) נוהל המיועד להבטיח כי כל אי־שמישות המשפיעה על כושרו האווירי של כלי הטיס, מתועדת ומתוקנת;
 - (7) נוהל המיועד להבטיח כי נתוני מסה ואיזון של כל כלי טיס שמפעיל מחזיק הרישיון משקפים את מצבו הנוכחי;
 - (8) נוהל לניטור כשלים, פעולות לקויות, תקלות או פגמים, כמשמעותם בתקנה 30א, והפרעות בטיסה כמשמעותן בתקנה 30ב, ניתוחם, הערכתם ודיווח עליהם –
- (א) למנהל – לפי תקנה 30א ו-30ב;
- (ב) למחזיק תעודת הסוג – לפי תקנה 30ג;

- (ג) בהפעלה של כלי טיס זר – למדינת הרישום;
- (9) נהלים ושיטות להשלמה ושמירה של רישומי האחזקה הנדרשים לפי תקנות 136 ו-138;
- (10) נוהלי תדלוק והורקת דלק מכלי הטיס ובכלל זה:
- (א) להגנה מפני שריפה בעת תדלוק והורקת דלק;
- (ב) למניעת זיהום דלק ולמניעת שימוש בדלק מזוהם;
- (ג) לתדלוק כלי טיס בעת שנוסעים עולים אליו, נמצאים בו או יורדים ממנו;
- (11) נהלים לאחזקת מטוסים דו-מנועיים המופעלים בטיסות EDTO (להלן – אחזקת EDTO), שיכללו:
- (א) פירוט מערכות ה-EDTO המשמעותיות;
- (ב) הפניה למערכי האחזקה הישימים ובכלל זה לטופסי אחזקה, לתגים ולמסמכים המשלימים וכן לתכנית לבקרת האמינות ודיווח עליה כאמור בתקנה 418;
- (ג) החובות והאחריות של כל המועסק מטעם מחזיק הרישיון במטלות הנוגעות להבטחת הבשירות האווירית הנמשכת של מטוסים דו-מנועיים המופעלים בטיסות EDTO ובאחזקת EDTO;
- (ד) כל המסמכים, התכניות והנהלים התומכים באחזקת EDTO, הנדרשים לשם יישום חובות מחזיק הרישיון לפי תקנות אלה או רשימה שלהם והפניה למיקומם במערכת הנהלים של מחזיק הרישיון;
- (ה) נוהל לעניין מגבלות על אחזקה כפולה, הכולל הוראות למניעת ביצוע אחזקה, מתוכננת או לא מתוכננת, על מערכות EDTO משמעותיות מקבילות או זהות, במהלך אותו פרק זמן אחזקה (maintenance visit), או מניעת ביצוע פעולת אחזקה זהה על כמה מרכיבים זהים באותה מערכת EDTO משמעותית, אלא אם כן התקיים אחד מאלה:
- (1) פעולות האחזקה מבוצעות בידי אנשים שונים;
 - (2) פעולות האחזקה מבוצעות בידי אותו אדם תחת פיקוח של טכנאי לבדק כלי טיס אחר;
 - (3) בוצעה בדיקה לאימות תיקון התקלה לפי תקנה 418, בידי מוסמך EDTO;
- (ו) תכנית לבקרת רכיבים (parts control) שתבטיח כי המטוס נשמר בתצורת EDTO, כפי שאישרה מדינת התכן בשלב רישוי כשירותו האווירית ל-EDTO;
- (ז) תיאור מערכת ונהלים לבקרת אחזקה מרכזית (Centralized Maintenance Control) לטיסות EDTO;
- (ח) תכנית לאימות תיקון תקלות בעקבות כיבוי מנוע, כשל במערכת EDTO משמעותית או במערכת ראשית, או הידרדרות משמעותית במגמות הביצועים של מערכות המטוס, אשר תבטיח את היעילות של פעולות האחזקה שבוצעו; התכנית תכלול, לכל הפחות –

- (1) את מדיניות המפעיל האווירי;
- (2) זיהוי בעיות אפשריות באימות תיקון התקלה;
- (3) נהלים לאימות קרקעי של תיקון תקלה ונהלים לאימות תוך כדי טיסה של תיקון תקלה; נהלים אלה יצינו בבירור מי מוסמך מטעם המפעיל האווירי לבצע את פעולת אימות תיקון התקלה, ומהי פעולת אימות תיקון התקלה הנדרשת;
- (ט) תכנית הדרכה לאחזקת EDTO, לכל שילוב מטוס-מנוע, שתכלול הדרכה לגבי משימות, נהלים ותכניות ייחודיים לאחזקת EDTO. תכנית כאמור מיועדת להדרכת כל האנשים המעורבים מטעם המפעיל האווירי באחזקת EDTO, ובכלל זה במסגרת גוף מוסמך לביצוע פעולות בדק מטעמו;
- (י) נוהל המבטיח יישום מהיר של שינויים או ביקורות הנדרשים על ידי הוראות כושר אווירי או באמצעות עדכון הוראות מסמך תצורה, אחזקה ונהלים (CMP), לשם שמירה על רמת אמינות של מערכת ההנעה, ומערכות EDTO משמעותיות;
- (12) תיאור הסוגים והדגמים של כלי הטיס שספר בקרת האחזקה חל לגביהם;
- (13) לכל סוג ודגם של כלי טיס, יפורטו הנושאים האלה:
- (א) נהלים ותקנים לאחזקה, לביקורת ולשירות למערכות המטוס;
- (ב) הפניה לרשימת הצידור הנדרש המזערי (MEL) ולרשימת חריגי התצורה (CDL) שבתוקף;
- (ג) נהלים ותקנים להנחיית הגוף המוסמך לביצוע פעולות הבדק, באילו תנאים ניתן לאשר חלקים ובאילו תנאים נדרש לפסול חלקים;
- (ד) נוהל המיועד להבטיח כי מערכות ניווט וציוד ייעודי נוסף, הנדרש להפעלות מיוחדות המותרות במפרטי ההפעלה של מחזיק הרישיון, שמישים במלואם לצורך הפעלות אלה;
- (ה) נהלים לרכישת חלקי חילוף ולאחזקתם;
- (ו) נהלים לשימוש במנוע, מדהף או ציוד תעופתי חכורים;
- (14) נוהל לעניין עדכון ספר בקרת האחזקה;
- (15) נהלים ליישום תקנה 399(ד), לעניין כלי טיס זר שמפעיל מחזיק הרישיון;
- (16) נהלים לבקרת החכרה וחכירה של כלי טיס וציוד תעופתי.

תוספת חמישית

ספר עזר למבצעים

(תקנה 393(ב) ו-524א)

1. מבנה –

ספר העזר למבצעים יורכב מארבעה חלקים אלה:

- (1) חלק א' – כללי;
- (2) חלק ב' – הפעלת כלי טיס;

(3) חלק ג' – אזורים, נתיבים ושדות תעופה;

(4) חלק ד' – הדרכה.

2. תוכן –

(1) חלק א' לספר העזר למבצעים (כללי) יכולל התייחסות לנושאים אלה לפחות:

(א) תיאור המבנה הארגוני של מחזיק הרישיון הכולל את כל אלה:

(1) תרשים מבני הכולל את המבנה הארגוני של מחזיק הרישיון ובכלל זה מבנה אגף המבצעים של מחזיק הרישיון, לרבות קשרי הגומלין שבין אגף המבצעים לשאר האגפים ונוסף על כך כפיפויות ואחריות דיווח בין האגפים והמחלקות השונות הנוגעים לבטיחות ההפעלה והטיסות;

(2) את שמו של כל אדם האחראי לניהול המבצעים, הכשירות האווירית הנמשכת, הדרכת אנשי צוות ומבצעי הקרקע, את תיאור תפקידם, ואת פירוט אחריותם וכן את פרטי השגת הקשר עם;

(3) תיאור החובות, האחריות והסמכויות של כל אדם שמעסיק מחזיק הרישיון או מטעמו בתפקידי ניהול הפעלת טיסות, הנוגעות לבטיחות הפעלת טיסות;

(4) תיאור המערכת לבקרה ופיקוח על הפעלת טיסות, כולל מערכת השליטה התפעולית של מחזיק הרישיון, שיטות פיקוח על כשירויות כל אדם המעורב בהפעלת טיסות בהיבטי בטיחות, נהלים להבטחת התאמתם המקצועית של אנשים כאמור לתפקידם, ניתוח ושמירת רשומות טיסה, מסמכי טיסה ונתוני בטיחות; מערכת השליטה התפעולית טעונה אישור מאת המנהל מראש.

(5) מערכת הפצת הנחיות ומידע תפעולי, נוסף על המידע הקיים בספר העזר למבצעים, כולל ישימות הנחיות ומידע זה והאחריות להפצתו;

(ב) מגבלות זמני טיסה וזמני תפקיד וכן טבלאות מנוחה לצוות האוויר ולצוות הדיילים;

(ג) רשימת שדות תעופה שאושרו לשימוש לפי סימן ה' לפרק השלושה עשר, ולגבי כל שדה תעופה –

(1) מיקומו;

(2) ייעודו – יעד, שדה משנה, שדה לנחיתה טכנית;

(3) סוגי המטוסים המאושרים להפעלה בו;

(ד) רשימת נתיבים ייחודיים שהוגדרו לפי תקנה 463;

(ה) רשימת ציוד ניווט הנדרש להיות בכלי הטיס, לרבות ציוד הנדרש בעת ביצוע ניווט PBN;

(ו) נהלים לטיסה ארוכת טווח, לטיסה בנתיב טיסה המרוחק למעלה מ־60 דקות משדה משנה לנתיב ולטיסת EDTO, ונהלי שיגור לטיסות כאמור, נוהלי אבדן מנוע בטיסת EDTO, קביעת שדה משנה לטיסות כאמור, ונהלים לגבי השימוש בו, אם המפעיל האווירי מורשה לבצע הפעלה כזו;

(ז) נסיבות שבהן נדרשת האזנה רצופה ומיוחדת למערכת הרדיו של כלי הטיס;

- (ח) שיטה לקביעת גובהי טיסה מזעריים כאמור בתקנה 385א(ב) עד (ד).
- (ט) שיטה לקביעת מינימת הפעלה לשדה תעופה כאמור בתקנה 386א(ב) ו־ג).
- (י) נוהל לעניין הערכת התאמת קטגוריית כיבוי אש והצלחה בשדה תעופה למטוס, כאמור בתקנה 524א;
- (יא) אמצעי הזהירות הננקטים בעת תדלוק אם יש נוסעים בכלי הטיס;
- (יב) נהלים והסדרים בעת מתן שירותי קרקע;
- (יג) נהלים לפעולת הטייס המפקד אם הוא עד לתאונת טיס, כהגדרתה בסעיף 103 לחוק, לפי נספח 12 לאמנה, כפי עדכון מעת לעת;
- (יד) הרכב צוות האוויר לכל סוג של הפעלה, לרבות נוהל להבטחת רציפות הפיקוד בנסיבות כאמור בתקנה 5ג);
- (טו) נהלים מפורטים לחישוב כמויות דלק ושמן שיש לשאת, המביאים בחשבון את כל נסיבות ההפעלה, כולל אפשרות אבדן דיחוס ואבדן מנוע אחד או יותר בעת טיסה בנתיב לפי תקנה 522 ונהלים לעניין ניהול דלק בטיסה כאמור בתקנה 480א;
- (טז) התנאים המחייבים שימוש בחמצן וכמות החמצן שיש לשאת בכלי הטיס;
- (יז) הוראות לבקרת מסה ואיזון;
- (יח) הוראות לביצוע פעולות קרקעיות, להפשרת קרח או למניעת התקרחות ולפיקוח עליהן, ובכלל זה תכנית הפשרה מאושרת כאמור בתקנה 516;
- (יט) מפרטים לתכנית טיסה מבצעית, ובכלל זה טופס תכנית הטיסה המבצעית ואופן מילוי, לפני הטיסה, במהלכה ובסיום הטיסה;
- (כ) נוהלי תפעול סטנדרטיים (SOP) לכל שלב בטיסה, ובכלל זה תהליכי עזיבה למניעת מפגעי רעש (Noise abatement departure procedures);
- (כא) נהלים בדבר השימוש בבר"ח רגיל (Normal Checklist);
- (כב) נוהלי חירום בהמראה;
- (כג) הוראות בנושא שמירת המודעות לגובה הטיסה ושימוש במערכות אוטומטיות או בנהלים לשם אזהרת גובה;
- (כד) הוראות שימוש במערכת טייס אוטומטי ובמערכת מצערת אוטומטית (Auto-throttles) בתנאים מטאורולוגיים לטיסת מכשירים (IMC);
- (כה) הוראות להבהרה של מירשה טיסה (ATC clearance) ולאישור קבלת מירשה טיסה, בעיקר אם כלולות בו הנחיות הנוגעות לגובה מעל פני השטח;
- (כו) תדריכים לפני המראה ולפני נחיתה;
- (כז) נהלים להיכרות עם אזורים, נתיבים ושדות תעופה;
- (כח) נוהל לגישה מיוצבת;
- (כט) הגבלת שיעורי הנמכה גבוהים בקרבת פני השטח;
- (ל) תנאים הנדרשים להתחלה או להמשך גישת מכשירים;

- (לא) הוראות לביצוע תהליכי גישת מכשירים מדויקת ולא מדויקת;
- (לב) הגדרת תפקידי אנשי צוות האוויר ונוהלי חלוקת עומס התפעול ביניהם בעת ביצוע גישות מכשירים ונחיתות בלילה או בתנאים מטאורולוגיים לטיסת מכשירים (IMC);
- (לג) הוראות למניעת מקרי טיסה מבוקרת לתוך הקרקע (CFIT) ומדיניות השימוש במערכת אזהרה מפני קרבה לקרקע (GPWS);
- (לד) מדיניות, הוראות, נהלים ודרישות אימונים למניעת התנגשויות והשימוש במערכת המוטסת למניעת התנגשויות (ACAS);
- (לה) מידע והנחיות בנושא יירוט כלי טיס אזרחי כמפורט בפרק החמישי לתקנות אלה, כולל כל אלה;
- (1) נהלים לטיס מפקד בכלי הטיס המיורט;
- (2) סימנים ויזואליים מוסכמים לשימוש בכלי הטיס המיורט וכלי הטיס המיורט;
- (לו) למטוסים המיועדים להפעלה מעל לגובה של 15,000 מטר (49,000 רגל) –
- (1) מידע שיאפשר לטיס המפקד להחליט על דרך הפעולה הטובה ביותר במקרה של חשיפה לקרינה קוסמית;
- (2) נהלים למקרה של החלטה להנמיך ובכלל זה לעניין הודעה ליחידת נת"א המתאימה על מצב הדברים וקבלת מירשה טיסה להנמכה או נהלי פעולה במקרה שבו לא ניתן ליצור קשר עם יחידת הנת"א כאמור;
- (לז) פרטים לגבי מערכת ניהול הבטיחות של המפעיל האווירי, כאמור בסמן ו'1 לפרק השלושה עשר;
- (לח) מידע והוראות בדבר נשיאת חומרים מסוכנים, כולל פעולות שיש לבצע במקרה חירום;
- (לט) הנחיות והוראות ביטחון;
- (מ) נוהלי חיפוש במטוס בעת חשד לקיום פצצה, מטען חבלה, חומר נפץ, או כלי נשק חבויים, פעולות לביצוע אם נמצאים פצצה, מטען חבלה או חומר נפץ במטוס וכן מידע בדבר המיקום במטוס שבו ניתן לשים פצצה, חומר נפץ או מטען חבלה שהתגלה במטוס תוך כדי טיסה, כדי למזער את הסיכון למטוס וכן בד"ח לביצוע נוהלי החיפוש כאמור שיהיה על המטוס;
- (מא) הוראות לשימוש במערכת תצוגה עילית (HUD) ובמערכת הגברת ראייה (Enhanced Vision System);
- (מב) נהלים להפעלת מטוסים שמחכיר וחוכר מחזיק הרישיון;
- (מג) נהלים לקיום הוראות תקנות אלה בהחברה וחכירה של מטוסים על ידי מחזיק רישיון.
- (2) חלק ב' לספר העזר למבצעים (הפעלת כלי טיס) יורכב מספרי תפעול כלי הטיס של כל סוגי כלי הטיס שמחזיק הרישיון מורשה להפעיל, וכן ממידע, הנחיות ונהלים נוספים, ויכלול, לכל הפחות, התייחסות לנושאים אלה:
- (א) הגבלות רישוי והגבלות על ההפעלה, כולל סוגי כלי הטיס וסימני הרישום של כלי הטיס שאושרו לשימוש;

(ב) נוהלי תפעול במצב רגיל (normal), במצב בלתי שגרתי (abnormal) ובחירום (emergency) לשימוש צוות האוויר, והבד"חים הנוגעים לנוהלי התפעול כאמור;

(ג) הוראות להפעלת מטוס עם כל מנועיו פועלים, ומידע לגבי ביצועי נסיקה (climb) של המטוס עם כל מנועיו פועלים אם יצרן כלי הטיס מספק מידע זה;

(ד) נתונים לתכנון הטיסה לפני ביצועה ובמהלכה בעבור מצבי דחף או כוח שונים ובמהירויות טיסה שונות;

(ה) רכיבים מרביים לרוח צולבת ולרוח גב, המותרים לכל סוג מטוס, וההפחתות שיש לבצע מערכים אלה בהתחשב במשבים (Gusts), ראות נמוכה, תנאי המסלול, ניסיון הצוות, שימוש במערכת טייס אוטומטי, נסיבות לא שגרתיות או מצבי חירום או כל משתנה אחר הקשור להפעלה;

(ו) הוראות ונתונים לחישובי מסה ואיזון;

(ז) הוראות לטעינת כלי הטיס ואבטחת המטען למקומו;

(ח) מערכות כלי הטיס, מערכות ההיגוי והשליטה הנלוות וההוראות לשימוש בהן;

(ט) רשימת הציוד המזערי (MEL) ורשימת חריגי התצורה (CDL) של סוג המטוס, וכן ההפעלות שאושרו לו, כולל דרישות המתייחסות להפעלה בניווט מבוסס ביצועים (PBN); רשימות אלה טעונות אישור מאת המנהל מראש; המנהל לא יאשר את רשימת חריגי התצורה של המטוס אלא אם כן היא אושרה גם בידי הרשות המוסמכת במדינת התכן של כלי הטיס;

(י) רשימת ציוד חירום וציוד בטיחות וההוראות לשימוש בו;

(יא) נוהלי פינוי בחירום, כולל נהלים ייחודים לכל דגם של כלי טיס, תיאום בין אנשי הצוות, עמדות ומשימות אנשי הצוות במצבי חירום;

(יב) נוהלי תפעול במצב רגיל (normal), במצב בלתי רגיל (abnormal) ובחירום (emergency) לשימוש על ידי צוות הדיילים, נוהלי בד"ח לכל אחד מהמצבים ומידע כנדרש על מערכות כלי הטיס, כולל הנחיה המתייחסת לנוהלי התיאום המתחייבים בין צוות האוויר לצוות הדיילים; נהלים אלה ייכתבו מתוך התחשבות בעקרונות של גורמי אנוש;

(יג) ציוד הישרדות וחירום לנתיבים שונים ונהלים לבדיקת תקינות הציוד לפני המראה, כולל נהלים לקביעת כמות החמצן הנדרשת והכמות הזמינה;

(יד) סימוני קרקע אוויר לשימושם של ניצולים, כמפורט בפמ"ת.

(3) חלק ג' לספר העזר למבצעים (אזורים, נתיבים ושדות תעופה) יכלול התייחסות לנושאים אלה לפחות:

(א) מדריך נתיבי טיסה, ובו מידע לצוות האוויר, בכל טיסה, לגבי מיתקני תקשורת, עזרי ניווט, שדות תעופה, תהליכי הצטרפות וגישות מכשירים ותהליכי המראות (SIDs), לפי הישימות להפעלה וכן כל מידע נוסף שהמפעיל האווירי ימצא כנחוץ לניהול נכון של הפעלת הטיסות;

- (ב) הגבהים המזעריים לכל נתיב המשמש בפעילות המפעיל האווירי;
- (ג) מינימום הפעלה לשדה תעופה לכל שדה תעופה המיועד לשמש את מחזיק הרישיון כיעד לנחיתה או כשדה משנה כאמור בתקנה 386א;
- (ד) הגדלה במינימום בשדות התעופה במקרים של שיבוש בתהליכי הגישה או במיתקני השדה;
- (ה) הוראות לקביעת מינימום הפעלה בשדות תעופה בגישות מבשירים בעת שימוש במערכת תצוגה עילית (HUD) ובמערכת הגברת ראייה (EVS);
- (ו) מידע הנדרש לעמידה בכל אופייני ההפעלה הנדרשים לפי התקנות, כולל בין השאר:
- (1) אורכי מסלול הנדרשים להמראה כאשר המסלול יבש, רטוב או מזוהם, לרבות השפעת כשל מערכות על מרחק ההמראה;
 - (2) מגבלות הטיפוס לאחר ההמראה;
 - (3) מגבלות הטיפוס בנתיב;
 - (4) מגבלות הטיפוס בעת הגישה לנחיתה ובעת הנחיתה;
 - (5) אורכי מסלול הנדרשים לנחיתה אם המסלול יבש, רטוב או מזוהם, לרבות השפעת כשל מערכות על מרחק הנחיתה;
 - (6) מידע משלים, כדוגמת מגבלות המהירות של צמיגי כלי הטיס;
- (ז) מידע לגבי קטגוריית כיבוי האש וההצלה בשדות התעופה המשמשים אותו, לרבות שדות משנה.
- (4) חלק ד' לספר העזר למבצעים (הדרכה), הטעון אישור מאת המנהל מראש, ואשר יכלול, לכל הפחות, התייחסות לנושאים אלה:
- (א) תכנית ההדרכה לצוות האוויר ובכלל זה הדרכת קרקע, הדרכה בטיסה והדרכה למצבי חירום, ובכלל זה דרישות האימונים –
- (1) למניעת מקרי טיסה מבוקרת לתוך הקרקע (CFIT) והשימוש במערכת אזהרה מפני קרבה לקרקע (GPWS);
 - (2) למניעת התנגשויות והשימוש במערכת המוטסת למניעת התנגשויות (ACAS);
 - (3) לשימוש במערכת תצוגה עילית (HUD) ובמערכת הגברת ראייה (Enhanced Vision System), אם מערכות כאמור הן בשימוש;
- (ב) תכנית ההדרכה לצוות הדיילים לרבות הדרכת קרקע, הדרכה בטיסה והדרכה למצבי חירום;
- (ג) פרטי תכנית ההדרכה לקצין מבצעי אוויר.

תוספת שיטית

הפעלת מטוסים בטיסות EDTO

(תקנות 403, 418, 522(ג)6))

1. הגדרות

בתוספת זו –

”מסמך תצורה, אחזקה ונהלים“ (Configuration, Maintenance and Procedures) document ((CMP)) – מסמך שהכין מחזיק תעודת הסוג של כלי טיס, באישור מדינת התכן, המכיל רשימת דרישות מזעריות של תצורה, הפעלה ותחזוקה, מגבלות אורך חיים לפריטים ואת המגבלות הקבועות ברשימת הציוד המזערי הראשית הנדרשות לשילוב המטוס-מנוע.
2. תנאים מקדמיים לאישור הפעלת מטוס בטיסת EDTO

(1) הוא בעל ניסיון של 12 חודשים בהפעלת מטוסים רב-מנועיים, המונעים במנועי טורבינה, בטיסות בין-לאומיות לפחות;

(2) תכן הסוג המאושר של המטוסים שאותם מבקש להפעיל בטיסות EDTO אינו מונע הפעלה מעבר לזמן הסף, ולעניין מטוס דו-מנועי – הוא מאפשר, מפורשות, הפעלה מעבר לזמן הסף;

(3) הוא הקים מערכות, והכין נהלים ותכניות הנדרשים לשם ביצוע הפעלות EDTO בבטחה ובאופן אמין, והוכיח כי הוא יכול ליישם תהליכים אלה בהצלחה בכל שלבי הפעלת ה-EDTO, ובכלל זה:

(א) הוא הציג למנהל נהלים מספקים ומתאימים, המקובלים על המנהל, לשיגור טיסות EDTO, ולתפעולן;

(ב) תכניות ההדרכה לאנשי הצוות שלו הנוגעים בדבר, לפי סימן י”ג לפרק השלושה עשר, מתאימות להפעלת טיסות EDTO;

(4) נוסף על כך לעניין מחזיק רישיון המבקש להפעיל מטוסים דו-מנועיים בטיסות EDTO –

(א) המטוס עומד בדרישות מסמך תצורה, אחזקה ונהלים (CMP) שלו;

(ב) הוא הציג למנהל נהלים ותכניות לאחזקה ולהבטחת הכשירות האווירית הנמשכת למטוסים המופעלים בטיסות EDTO, המקובלים על המנהל, לשם יישום חובותיו לפי תקנות אלה, כאמור בפרט (11) בתוספת הרביעית.
3. אישור זמן הסטה מרבי

(א) מבקש אישור להפעלת מטוסים בטיסות EDTO יגיש לאישור המנהל נתוני מהירות כמפורט להלן, שעליהם יתבססו החישובים והנהלים של המבקש לשם ביצוע טיסות EDTO:

(1) למטוס בעל שלושה מנועים ויותר – מהירות המטוס עם כל מנועיו פועלים (AEO – All Engines Operative), בהתחשב בתנאי אטמוספירה סטנדרטית בלא רוח;

(2) למטוס דו-מנועי – מהירות המטוס עם מנוע אחד לא פועל (OEI – One Engine Inoperative), בהתחשב בתנאי אטמוספירה סטנדרטית בלא רוח.

(ב) לא ייתן המנהל אישור להפעלת מטוס בטיסת EDTO לזמן הסטה מרבי העולה על מגבלות זמן הפעולה של מערכת ה-EDTO המשמעותית בעלת מגבלת זמן הפעולה הנמוכה ביותר, בהתאם לספר הטיסה, בניכוי 15 דקות.

(ג) המנהל רשאי לתת למחזיק רישיון אישור לבצע טיסות EDTO במטוס דו-מנועי –

(1) לזמן הסטה מרבי של עד 75 דקות, בהתקיים התנאים האלה:

(א) המנהל מצא, בבדיקת השילוב מטוס-מנוע הנוגע לעניין, העדר גורמים שעלולים למנוע פעולה בטוחה; על אף האמור בסעיף 2(ב) לעניין תכן הסוג של מטוס דו-מנועי, לא נדרש כי תכן הסוג של השילוב מטוס-מנוע יאפשר מפורשות הפעלה מעבר ל-60 דקות, ובלבד שהשילוב נתמך בניסיון חיובי מספק, כדי להוכיח למנהל רמת אמינות מתאימה ל-75 דקות EDTO;

(ב) רשימת הציוד המזערי של המטוס כוללת הוראות לטיסת EDTO לזמן הסטה של 120 דקות;

(2) לזמן הסטה מרבי של עד 120 דקות, או עד 180 דקות, בהתקיים התנאים האלה:

(א) תכן הסוג המאושר של שילוב המטוס-מנוע מאפשר ביצוע טיסות EDTO של לפחות 120 דקות, או 180 דקות, לפי העניין;

(ב) רשימת הציוד המזערי של המטוס כוללת הוראות לטיסת EDTO לזמן הסטה של 120 דקות, או של יותר מ-120 דקות, לפי העניין;

(3) לזמן הסטה מרבי של עד 240 דקות, בנסיבות מיוחדות שבהן שדה משנה לנתיב בטיסת EDTO אינו זמין בתוך 180 דקות, בשל חשש מדיני או צבאי, פעילות געשית, תנאים זמניים בשדה התעופה, מזג אוויר בשדה תעופה מתחת למינימל הפעלה בשדה התעופה של מחזיק הרישיון, או אירועים אחרים הקשורים למזג אוויר; אישור זה יינתן בהיתר מיוחד לביצוע טיסות EDTO חריגות, בהתקיים כל אלה:

(א) למחזיק הרישיון אישור לבצע טיסות EDTO במטוס דו-מנועי לזמן הסטה מרבי של עד 180 דקות באותו שילוב מטוס מנוע, והוא בעל ניסיון של שנה לפחות;

(ב) מחזיק הרישיון קבע אמות מידה להחלטה על תנאי מזג אוויר המונעים שימוש בשדה משנה לנתיב, המקובלות על המנהל, וכלל אותן בספר העזר למבצעים שלו לשימוש קציני מבצעי האוויר והטייסים;

(ג) תכן הסוג המאושר של שילוב המטוס-מנוע ל-EDTO הוא ליותר מ-180 דקות;

(ד) רשימת הציוד המזערי של המטוס כוללת הוראות לטיסת EDTO לזמן הסטה של 180 דקות.

(ד) לא יפעיל מחזיק רישיון טיסת EDTO חריגה עם זמן הסטה מעל 180 דקות לפי היתר מיוחד כאמור בפרט משנה (ג)3, אלא אם כן התקיימו כל אלה:

(1) התקיימו נסיבות מיוחדות כאמור ברישה לפרט משנה (ג)3;

(2) מחזיק הרישיון –

- (א) עשה כל מאמץ לתכנן את טיסת ה-EDTO עם זמן הסטה מרבי של 180 דקות או פחות;
- (ב) תכנן את הטיסה בהתחשב בנתיב שיחידות הנת"א הנוגעות בדבר הגדירו מועדף;
- (ג) יידע את צוות האוויר בדבר מאפייני הטיסה והסביר להם מדוע נבחר תוואי הטיסה המתוכנן;
- (3) המערכות האלה שמישות בזמן השיגור, נוסף על ציוד הנדרש ברשימת הציוד המזערי:

- (א) מערכת חיווי כמות הדלק;
- (ב) מנוע העזר (APU) ובכלל זה מערכות החשמל והפנאומטיקה שלו, העומדות בדרישות התכן שלו;
- (ג) מערכת מצערת אוטומטית (Auto Throttle);

- (ד) מערכת טייס אוטומטי המאפשרת נחיתה אוטומטית עם מנוע אחד שאינו פועל, אם מערכת זו נלקחה בחשבון בעת תכנון הטיסה.

- (ה) מחזיק רישיון ינהל מעקב אחר מספר הפעמים שבהן נעשה שימוש בהיתר מיוחד לטיסת EDTO של יותר מ-180 דקות שנתן המנהל לפי פרט משנה (ג)(3).

- (ו) המנהל רשאי להעניק למחזיק רישיון אישור לבצע טיסות EDTO במטוס בעל שלושה מנועים או יותר, לזמן הסטה מרבי של עד 240 דקות, אם רשימת הציוד המזערי של המטוס כוללת הוראות לטיסת EDTO ולפיהן, לפחות, מערכת חיווי כמות הדלק שמישה.

- (א) תכנית לבקרת אמינות מערכות ההנעה ומערכות EDTO משמעותיות כאמור בתקנה 418(7)(ב) (להלן – תכנית האמינות), תהיה מבוססת אירועים, ותכלול את כל אלה:

- (1) תכנית לניטור ומעקב אחר אמינות מערכת ההנעה ומערכות EDTO משמעותיות;
- (2) תכנית לניטור ומעקב אחר מצב המנועים, לשם זיהוי הידרדרות בשלבים מוקדמים ונקיטת פעולות מתקנות לפני שבטיחות הטיסה נפגעת;
- (3) תכנית לניטור ומעקב אחר צריכת שמן;
- (4) תכנית אמינות להתנעה ולפעולת מנוע עזר בטיסה לאחר ששרה בקור (cold soak), אם נדרש מנוע עזר לפי תכן הסוג המאושר של המטוס לתצורת EDTO, אך לא נדרשת הפעלת מנוע העזר לפני חציית זמן הסף;
- (5) תכנית דיווח על אמינות לפי סעיף 5.

- (ב) כאשר לפי ממצאי התכנית לניטור ומעקב אחר אמינות מערכת ההנעה כאמור בפרט משנה (א)(1), השיעור הממוצע ל-12 חודשים אחרונים של כיבוי מנוע בטיסה (IFSD – In Flight Shut Down), לסוג מנוע המותקן כחלק משילוב מטוס – מנוע, עולה על הערכים המפורטים להלן, יבצע מחזיק הרישיון בדיקה מקיפה של כלל הטיסות שהוא מפעיל לשם זיהוי גורמים בעלי השפעה משותפת או תקלות מערכתיות, וידווח על תוצאות הבדיקה ועל הפעולה המתקנת שנקט למנהל –

4. תכנית לבקרת אמינות

(1) למנועים המותקנים במטוסים המורשים לבצע טיסת EDTO לזמן הסטה מרבי של עד 120 דקות – שיעור של 0.05 כיבויי מנוע בטיסה לכל 1000 שעות מנוע;

(2) למנועים המותקנים במטוסים המורשים לבצע טיסת EDTO לזמן הסטה מרבי של עד 180 דקות – שיעור של 0.03 כיבויי מנוע בטיסה לכל 1000 שעות מנוע;

(3) למנועים המותקנים במטוסים המורשים לבצע טיסת EDTO לזמן הסטה מרבי העולה על 180 דקות – שיעור של 0.02 כיבויי מנוע בטיסה לכל 1000 שעות מנוע.

(ג) תכנית לניטור ומעקב אחר מצב המנועים כאמור בפרט משנה (א)(2) –

(1) תכלול הוראות לעניין הנתונים והמדדים שבמעקב, שיטת איסופם וניתוחם, והתהליך לביצוע פעולה מתקנת;

(2) תבטיח שמירת מרווח (margin) ממגבלות מנועים, כדוגמת מהירויות סיבוב וטמפרטורות גזי הפליטה, כך שהסטה ממושכת עקב אבדן מנוע המבוצעת בכל רמת דחף או הספק מאושרת ובכל תנאי הסביבה הצפויים תבוצע בלי לחרוג ממגבלות המנוע.

(ד) תכנית לניטור ולמעקב אחר צריכת שמן המנועים כאמור בפרט משנה (א)(3) –

(1) תבדוק אם צריכת שמן המנועים תואמת את המלצות היצרן;

(2) תבצע ניטור מתמשך ותכלול מעקב אחר הוספת שמן בכל שדה שממנו המריא המטוס, והשוואה עם הצריכה הממוצעת בפועל, כדי לזהות מגמת עלייה או גידול פתאומי בתצרוכת השמן;

(3) תכלול ניטור צריכת השמן של מנוע העזר, במטוסים שבהם נדרש מנוע עזר לפי תכן הסוג המאושר של המטוס לתצורת EDTO.

5. (א) מחזיק רישיון המפעיל טיסות EDTO, ידווח למנהל ולגוף מוסמך לביצוע תכנית דיווח על פעולות בדק של המטוס, על אירועים אלה, שאירעו במהלך טיסת EDTO: אמינות

(1) אירועי כיבוי מנוע תוך כדי טיסה (IFSD);

(2) הסטת נתיב או חזרה לשדה ההמראה עקב כשלים, תקלות או ליקויים בכל אחת ממערכות המטוס או המנוע;

(3) שינויים לא נשלטים של דחף או הספק, או הזדקרויות מדחס (Surges);

(4) חוסר יכולת לשלוט במנוע או להשיג דחף או הספק רצויים;

(5) אבדן דלק לא מכוון, חוסר אספקת דלק או חוסר איזון דלק חריג בטיסה;

(6) כשלים, תקלות או ליקויים הקשורים במערכות EDTO משמעותיות;

(7) כל אירוע שהיה עלול לסכן את בטיחות הטיסה של המטוס בטיסת EDTO.

(ב) מחזיק הרישיון ישלח את הדיווח כאמור בפרט משנה (א) בתוך 96 שעות מקרות האירוע; על דיווח כאמור יחולו הוראות תקנה 30א(ג) עד (ח).

(ג) מחזיק רישיון יכין ויפעיל נהלים לבדיקת כל אירוע כאמור, ולהגשה למנהל של ממצאי בדיקתו ותיאור הפעולה המתקנת שנקט.

(1) לתרחיש שבו נדרשת כמות הדלק הגדולה ביותר, מבין התרחישים האלה:

(א) לטיסה לשדה משנה לנתיב, בהנחה של אבדן דיחוס מהיר בנקודה הקריטית ביותר בנתיב, שבעקבותיה מבוצעת הנמכה לגובה בטוח ובהתאם לכמות החמצן הקיימת במטוס לפי הוראות תקנות אלה;

(ב) לטיסה לשדה משנה לנתיב, בהנחה של אבדן דיחוס מהיר וכישלון מנוע בריזמנית בנקודה הקריטית ביותר בנתיב, שבעקבותיהם מבוצעת הנמכה לגובה בטוח ולפי כמות החמצן הקיימת במטוס לפי הוראות תקנות אלה, ובהנחה שהטיסה מבוצעת –

(1) במטוס דו־מנועי – במהירות שיוט עם מנוע אחד לא פועל (One Engine Inoperative Speed), כמפורט בספר הטיסה שלו;

(2) במטוס בעל שלושה מנועים ויותר – במהירות שיוט עם כל המנועים פועלים (All-Engine Operative Speed) כמפורט בספר הטיסה שלו.

(ג) למטוס דו־מנועי – לטיסה לשדה משנה לנתיב, בהנחה של כישלון מנוע בנקודה הקריטית ביותר בנתיב, שבעקבותיו מבוצעת הנמכה לגובה שיוט באמצעות מנוע אחד, ובהנחה שהטיסה מבוצעת במהירות שיוט עם מנוע אחד לא פועל (One Engine Inoperative Speed), כמפורט בספר הטיסה שלו.

(2) להמתנה של 15 דקות בגובה של 1,500 רגל (450 מטר) מעל שדה המשנה לנתיב, ביצוע גישת מכשירים ונחיתה;

(3) אם נדרשת הפעלת APU בטיסה כמקור כוח – להפעלת ה-APU בקטע הנדרש בטיסה.

(ב) בחישוב כמויות הדלק לצורך פרט משנה (א)1, יובאו בחשבון כל אלה:

(1) שגיאות בהערכת עוצמת הרוח – לשם כך, תוגדל עוצמת רכיב רוח האף או תוקטן עוצמת רכיב רוח הגב ב־5 אחוזים מהתחזית; ואם מחזיק הרישיון אינו משתמש במודל חיזוי עוצמת רוח שאישר המנהל – יש לשאת את כמות הדלק האמורה בפרט משנה (א)1, בתוספת של 5 אחוזים;

(2) תנאי התקרחות בעת הסטה לשדה משנה לנתיב – מחזיק הרישיון יוודא כי המטוס נושא כמות דלק שהיא הגדולה מבין אלה:

(א) תוספת כמות דלק הנדרשת עקב התקרחות המבנה (Airframe Icing) במשך 10 אחוזים מהזמן שבו צפויים תנאי התקרחות; בחישוב זה יש לכלול את כמות הדלק הנוספת, הנצרכת עקב הפעלת המערכת למניעת ההקרחה במנועים ועל הכנפיים במשך זמן זה;

(ב) תוספת כמות דלק הנדרשת להפעלת מערכת ההגנה מפני התקרחות של המנוע, ובמידת הצורך גם להפעלת המערכת למניעת ההקרחה על הכנפיים, במשך כל הזמן שבו צפויים תנאי ההתקרחות;

(3) תצרכות דלק נוספת הנובעת מהידרדרות בביצועי המנועים – לפי נתונים עדכניים של צריכת הדלק של המנועים במהלך השיוט, שמספקת תכנית למעקב וניטור הידרדרות ביצועי המנועים של מחזיק הרישיון, או, אם למחזיק הרישיון אין נתונים עדכניים כאמור – על המטוס לשאת 5 אחוזים מכמות הדלק המחושבת לכל תרחיש כאמור בפרט משנה (א)(1) בהתחשב בפסקאות (1) ו-(2).

תוספת שביעית

ציוד הישרדות והצלה

(תקנה 411(ב8))

בתוספת זו –

1.

(א) "מאושר" – ציוד העומד בדרישות הביצועים לציוד כפי שהורה המנהל, רשות התעופה הפדרלית של ארצות הברית, ארגון ה-FAA או ארגוני חיפוש והצלה בין לאומיים, לפי העניין.

(ב) כמויות המפורטות "לאדם" בסירת הצלה יחושבו לפי המספר המרבי של בני האדם שאותם מיועדת סירת ההצלה לשאת.

(ג) פריטים מתכתיים שיידרשו יהיו עשויים במלואם מחומרים בעלי התנגדות גבוהה לשיתוך (קורוזיה) במים מלוחים.

סוג ערכת הישרדות לשימוש

(א) מחזיק רישיון יתאים את תכולות ערכת הישרדות לפרק הזמן הצפוי בין אירוע נחיתת הציף (להלן – האירוע), הסיוע במקום האירוע וחילוץ הניצולים.

(ב) אם זיהוי מיקום הניצולים צפוי בתוך 4 שעות מעת האירוע, והגעת המחלצים הראשונים למקום האירוע צפויה בתוך 12 שעות מעת האירוע, יוודא מחזיק הרישיון כי במטוס נישאים פריטים כמפורט בפרט 3, בכמויות המפורטות שם.

(ג) אם משכי זמן הזיהוי והחילוץ צפויים לעלות על אלה המפורטים בפרט משנה (ב), יוודא מחזיק הרישיון כי במטוס נישאים גם הפריטים הנוספים המפורטים בפרט 4, וכן יתקבל את הצורך להגדיל את כמויות הפריטים המופיעים בפרט 3, ויגדילן, לפי הצורך.

תכולה מזערית של ערכת הישרדות

(א) לעניין ערכת הישרדות –

3.

(1) כלים וציוד רב־תכליתיים יכולים להוות תחליף לאחד או יותר מהפריטים המופיעים בסעיף זה, כל עוד ניתן לבצע בהם את כל השימושים הנדרשים;

(2) מחזיק הרישיון יבטיח כי ערכת הישרדות ארוזה כך שתכולתה תהיה מוגנת ויימנע נזק לציוד הציפה; כל פריט העשוי להינזק, בעיקר בעת המגע עם מים, יהיה ארוז וחתום כנדרש; על האריזות להיות ניתנות לפתיחה ביד או שיסופקו, בצמוד להן, האמצעים לפתיחתן;

(1) מחזיק הרישיון יבטיח כי, במסגרת אריזת ערכת הישרדות, יובא בחשבון הצורך למנוע אבדן פריטים; כל הפריטים המופיעים להלן יאובטחו באמצעות שרוך העשוי מחומר בלתי שחיק ובלתי נרקב באורך של לפחות 75 ס"מ בעל חוזק לקריעה של לפחות 22 ק"ג.

(ב) מחזיק הרישיון יוודא כי בכל ערכת הישרדות ייכלל מידע כלהלן:

(1) ספר עזר להישרדות – שמטרתו לספק מידע לניצולים בדבר תפעול סירת ההצלה ולסייע לניצולים לזהות את המשאבים הזמינים להם, לארגנם ולהשתמש בהם; בספר העזר להישרדות יתקיימו כל אלה:

(א) הוא יהיה עמיד במים;

(ב) הוראותיו יביאו בחשבון את מצבם הצפוי, הגופני והנפשי של הניצולים ויהיו ברורות, פשוטות וקצרות; יש לעשות שימוש בתמונות ובסימנים גרפיים כאשר ניתן;

(ג) הוא יספק מידע לגבי כל אלה:

(1) פעולות שעל הניצולים לנקוט בשעות הראשונות שלאחר האירוע ולאחריהן;

(2) הישרדות בסביבה הגאוגרפית שבה הספר צפוי להימצא בשימוש;

(3) סירת ההצלה ואופן שמירת ציפה מספקת בהן;

(4) הפעלת הציוד שבערכת ההישרדות, איתות, היחלצות, הישרדות והשגת מים;

(5) חגורות ההצלה, ביגוד עודף, בעיות רפואיות, סניטציה והיגיינה, טיפול בנוסעים מתים וארגון צוות סירת ההצלה;

(2) לכל פריט ציוד אשר הפעלתו אינה מובנת מאליה – הוראות הפעלה מפורטות; אם המידע והוראות ההפעלה מסופקים כמסמך נפרד, הם יענו על פרט משנה (1)(א) ו-(ב), ויאוגדו יחד עם ספר העזר להישרדות.

(ג) מחזיק הרישיון יוודא כי בכל ערכת הישרדות ייכלל ציוד איתות כלהלן:

(1) מראת איתות אחת – מראה או מכשיר איתות מאושרים, המסוגל לאותת סימנים חזותיים לצוות חילוץ קרקעי או מוטס, וזאת באמצעות שימוש בקרני השמש או הירח;

(2) משרוקית אחת – משרוקית מאושרת, חסינת מים, המתאימה לאיתות קולי לצוות חילוץ קרקעי;

(3) מכשיר איתות מצוקה תעופתי אחד – מקור אור בעל עוצמה גבוהה המסוגל לאותת סימנים חזותיים לצוות חילוץ קרקעי או מוטס בשעות בין הערביים, בחשיכה או בלילה.

(ד) מחזיק הרישיון יוודא כי בכל ערכת הישרדות ייכלל ציוד נוסף כלהלן:

(1) סכין רב־שימושית אחת – סכין בעלת להב קבוע או מתקפל, באורך מזערי של 7 ס"מ ובעובי מזערי של 0.25 ס"מ; כאשר הלהב מתקפל, תצויד הסכין במנגנון הנועל את הלהב במצב פתוח, כך שנדרש קיפול ידני של הלהב; בסכין בעלת להב קבוע, יאובטח הלהב בתוך נדן העשוי כולו חומר בעל עמידות גבוהה לשיתוך (קרוזיה) או לריקבון במגע עם מים מלוחים; הנדן יתוכנן כך שקצות הסכין לא יוכלו לחדור דרכו באופן לא מכוון; לסכין ולנדן לא יהיו קצוות חדים העשויים לפגוע באנשים על סירת ההצלה;

- (2) ערכה אחת לתיקון סירת ההצלה – ערכת תיקון בעלת שתי מדבקות בגדלים שונים לפחות; ניתן לעשות שימוש באמצעים מתאימים אחרים לאטימת חורים קטנים וגדולים בתנאי רטיבות;
- (3) מלקחת (פלייר) אחת – מלקחת בעלת קצוות קהים;
- (4) אמצעי ריקון אחד – מכל בנפח של ליטר אחד לפחות או מיתקן אוטומטי לריקון מים מסירת ההצלה;
- (5) זוג אחד של מספריים קהים – מספריים המתאימים לטיפול במקרים רפואיים ולשימושים נוספים;
- (6) פנס מאושר עמיד למים המתאים לתאורה ולאיתות – פנס אחד הכולל 2 סוללות בגודל D או סוללות שוות ערך לפחות, וכן סוללות ונורה חלופיים;
- (7) משאבת ניפוח;
- (8) מסמן צבע.

4. מחזיק רישיון יודא כי ערכת הישרדות המיועדת לנסיבות כאמור בפרט 2(ג) תכלול, תכולה מורחבת של נוסף על האמור בפרט 3, גם את הציוד הזה:

- (1) מי שתייה בכמות מזערית של 900 סמ"ק, המתאימים לטיפול בפצעים או במקרי חולי;
- (2) שני מכלי אחסון למים בקיבולת של 1.5 ליטר, המתאימים לאיסוף, אחסון וחלוקה יעילים של מי גשם או מים מותפלים;
- (3) ציוד להתפלת מי ים, בכמות מזערית של 2 ליטר לאדם ליום;
- (4) אמצעים להגנה או להקלה מפני מחלת ים, בכמות של אחד לאדם;
- (5) אמצעי שידור וקליטת אותות רדיו אחד, המסוגל לספק תקשורת קולית עם צוות חילוץ קרקעי או מוטס;
- (6) אמצעי להגנה תרמית, לשמירה על חום הגוף של הנוסעים והצוות;
- (7) מזון חירום המספיק ליומיים והמספק אלה קלוריות ליום לפחות לכל אדם.

237. (א) תחילתן של תקנות אלה שנה מיום פרסומן, ואולם לגבי – תחילה

- (1) מבקש רישיון הפעלה אווירית חדש – תהיה תחילתן ביום פרסומן;
- (2) מחזיק רישיון הפעלה אווירית לפי הפרק השלושה עשר שניתן לו רישיון חדש לאחר יום פרסומן – תהיה תחילתן ביום קבלת הרישיון החדש; לעניין זה, "רישיון חדש" – רישיון שנתן המנהל בעקבות בקשה לרישיון חדש לפי תקנת משנה (ג).
- (ב) על אף האמור בתקנת משנה (א), תחילתה של התוספת הראשונה 30 ימים מיום פרסום תקנות אלה.
- (ג) מחזיק רישיון לפי הפרק השלושה עשר לתקנות העיקריות יגיש בקשה לקבלת רישיון חדש לפי התקנות העיקריות, בתוך שישה חודשים מיום פרסום תקנות אלה.

238. (א) על אף האמור בהגדרה "תקנות מכוני הבדק", לעניין מפעיל אווירי המקבל שירותי בדק ממכון בדק שחלות עליו תקנות מכוני הבדק הישנות, יראו את תקנות מכוני הבדק הישנות כתקנות מכוני הבדק לעניין תקנות 127, 129, 133, 134, 413, 419 ו-423 לתקנות העיקריות, בשינויים אלה: יראו את ההפניה לתקנה 28(ג) לתקנות מכוני הבדק בהפניה לתקנה 24 לתקנות מכוני הבדק הישנות, ויראו אישור שמישות ותג שמישות כמשמעותם בתקנה 27 לתקנות מכוני הבדק הישנות כתעודת אחזקה ושחרור; לעניין זה, "תקנות מכוני הבדק הישנות" – תקנות הטיס (מכון בדק, מכון הסמכה ואחזקה עצמית), התשל"ט-1979.

(ב) מערך אחזקה לכלי טיס, שאושר לפי תקנה 131 לתקנות העיקריות ערב תחילתן של תקנות אלה, יראו אותו כמערך אחזקה שאושר למפעיל האווירי לגבי אותו כלי טיס לפי תקנות אלה.

(ג) מסמכים הנדרשים לפי התקנות העיקריות, שייצר מפעיל אווירי, יצרן, מחזיק תעודת סוג, גוף מוסמך לביצוע אחזקה או כל גורם אחר לעניין טיסת ETOPS, יראו אותם תקפים לעניין טיסת EDTO של מטוס דו-מנועי.

י"ח באדר א' התשע"ד (18 בפברואר 2014)

(חמ 1299-3-1ת)

ישראל כ"ץ

שר התחבורה והבטיחות בדרכים

⁹ ק"ת התשל"ט, עמ' 950; התשע"ג, עמ' 714.

תקנות הטיס (סוגי תקריות חמורות), התשע"ד-2014

בתוקף סמכותי לפי סעיף 129(4) לחוק הטיס, התשע"א-2011' (להלן – החוק), לפי הצעת רשות התעופה האזרחית לפי סעיף 168(ב) לחוק, אני מתקין תקנות אלה:

1. הגדרות
בתקנות אלה, "תאונת טיס", "תקרית חמורה" ו"תקרית טיס" – כהגדרתן בסעיף 103 לחוק.

2. סוגי תקריות חמורות (א) תקרית טיס המפורטת להלן היא תקרית חמורה:

(1) אירוע של כמעט התנגשות שבו ננקט תמרון למניעת ההתנגשות או מצב לא בטוח, או אירוע שבו היה רצוי לנקוט תמרון מניעה כאמור;

(2) התנגשות שאינה מסווגת כתאונת טיס;

(3) טיסה מבוקרת אל תוך הקרקע (CFIT) שבקושי נמנעה ובכלל זה אם חייבה תמרון היחלצות;

(4) המראה ממסלול סגור, מסלול לא פנוי, מסלול שלא הוקצה להמראה או, למעט הליקופטר שהורשה לכך, מסלול הסעה, או הפסקת המראה ממסלול כאמור;

(5) נחיתה או ניסיון נחיתה על מסלול סגור, מסלול לא פנוי, מסלול שלא הוקצה לנחיתה או, למעט הליקופטר שהורשה לכך, מסלול הסעה;

¹ ס"ח התשע"א, עמ' 830.

(6) פער משמעותי בין ביצועי כלי הטיס בעת ההמראה או הטיפוס הראשוני, לבין הביצועים הצפויים שלו לפי תכנון הטיסה;

(7) אש או עשן בתא הטייס, בתא הנוסעים או בתא המטען, או אש במנוע, אף אם אש כאמור כובתה באמצעי כיבוי אש;

(8) אירוע שבו איש צוות אוויר עשה שימוש חירום בחמצן;

(9) כשל מבני בכלי הטיס או התפרקויות מנוע, ובכלל זה כשל טורבינה שגרם לפריצת מעטה המנוע, שאינו מסווג כתאונת טיס;

(10) כשלים מרובים של אחת או יותר ממערכות כלי הטיס שהשפיעו באופן חמור על הפעלת כלי הטיס;

(11) אבדן יכולת תפקוד של איש צוות אוויר בזמן טיסה;

(12) כמות דלק, מצב של חלוקת דלק או שימוש בדלק מזוהם, המצריכים הכרזה של מצב חירום בידי הטייס, כדוגמת חוסר דלק, אבדן דלק או חוסר יכולת לנצל את כל כמות הדלק הזמינה הנמצאת בכלי הטיס;

(13) חדירה למסלול המסווגת בחומרה A לפי הוראות ספר העזר למניעת חדירה למסלול של הארגון (Doc. 9870 – manual on the prevention of runway incursion);

(14) סטייה מחוץ לגבולות מסלול בהמראה או בנחיתה, ובכלל זה נגיעה בקרקע לפני המסלול בעת הנחיתה (under-shooting), ריצה מעבר לסוף המסלול (overrunning) או סטייה אל מעבר לשולי המסלול;

(15) כשל של מערכת, תופעות מזג אוויר, תפעול כלי הטיס מעבר למגבלות מעטפת הטיסה או אירוע אחר שגרמו או היו עלולים לגרום לקשיים בניהוג כלי הטיס או בשליטה בו;

(16) כשל של יותר ממערכת אחת במערכת בעלת יתירות החיונית להנחיה ולניווט כלי הטיס;

(17) שחרור לא מתוכנן, או שחרור מתוכנן כאמצעי חירום, של מטען תלוי או של כל מטען אחר שנישא מחוץ לכלי הטיס.

(ב) על אף האמור בתקנת משנה (א) –

(1) קרתה תקרית טיס בנסיבות שבהן כמעט התרחשה תאונת טיס והיא אינה נכללת בתקנת משנה (א), אין באי-הכללתה בתקנת משנה (א) כדי לגרוע מסיווגה בגדר תקרית חמורה לפי סעיף 103 לחוק;

(2) קרתה תקרית טיס כאמור בתקנת משנה (א), שלא בנסיבות שבהן כמעט התרחשה תאונת טיס, היא אינה בגדר תקרית חמורה.

3. תקנות אלה אינן חלות על תקרית טיס שאירעה בפרק הזמן האמור בפסקה (2) להגדרה סייג לתחולה "זמן הפעלה ותחזוקה" בסעיף 103 לחוק.

י"ח באדר א' התשע"ד (18 בפברואר 2014)

(חמ 4753-3)

ישראל כ"ץ

שר התחבורה והבטיחות בדרכים

הודעת החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני),

התשע"ד-2014

בהתאם לתקנה 8(א) לתקנות החברות (כללים בדבר גמול והוצאות לדירקטור חיצוני),
התש"ס-2000' (להלן – התקנות), אני מודיעה לאמור:

שינוי סכומים

1. עקב שינוי המדד שפורסם בחודש ינואר 2014, לעומת המדד שפורסם בחודש ינואר 2008, השתנו הסכומים הנקובים בתוספות הראשונה, השנייה, השלישית והרביעית לתקנות, והם מיום א' באדר א' התשע"ד (1 בפברואר 2014), כדלקמן:

"תוספת ראשונה

(תקנה 1 – ההגדרה "דרגה")

דרגה	הון עצמי (בגוף מוסדי – בתוספת שווי נכסים מנוהל) באלפי שקלים חדשים
א	עד 43,892.415
ב	מעל 43,892.415 עד 87,784.820
ג	מעל 87,784.820 עד 274,328.460
ד	מעל 274,328.460 עד 1,170,807.800
ה	מעל 1,170,807.800

תוספת שנייה

(תקנה 4(ב))

סכום הגמול השנתי בשקלים חדשים			
סכום קבוע	סכום מרבי	סכום מזערי	דרגת החברה
29,270	37,115	21,425	א
37,115	47,770	26,345	ב
49,875	62,640	37,115	ג
69,195	85,705	52,685	ד
89,920	111,345	68,490	ה

תוספת שלישית

(תקנה 5(ג))

סכום הגמול השנתי בשקלים חדשים			
סכום קבוע	סכום מרבי	סכום מזערי	דרגת החברה
1,860	2,480	1,240	א
1,860	2,480	1,240	ב
2,575	3,300	1,860	ג
2,575	3,300	1,860	ד
3,350	4,285	2,410	ה

¹ ק"ת התש"ס, עמ' 290; התשע"ג, עמ' 1581.

תוספת רביעית

(תקנה 5א)

סכום גמול לדירקטור חיצוני מומחה		
דרגת החברה	סכום מרבי להשתתפות בשקלים חדשים	סכום מרבי שנתי בשקלים חדשים
א	3,300	49,410
ב	3,300	63,690
ג	4,390	83,480
ד	4,390	114,155
ה	5,715	148,575"

ו' באדר א' התשע"ד (6 בפברואר 2014)

(חמ 2040-3)

ציפי לבני
שרת המשפטים

הודעת שירות התעסוקה (תשלומים ממבקש עבודה בקשר לתיווך עבודה), התשע"ד-2014

בתוקף סמכותי לפי תקנה 4 לתקנות שירות התעסוקה (תשלומים ממבקש עבודה בקשר לתיווך עבודה), התשס"ו-2006' (להלן – התקנות), אני מודיע לאמור:

- עקב עליית מדד המחירים לצרכן שפורסם בחודש דצמבר 2013 לעומת מדד המחירים לצרכן שפורסם בחודש דצמבר 2012, מיום כ"ט בטבת התשע"ד (1 בינואר 2014) –
- (1) בתקנה 2 לתקנות, סכום התשלום החוזי המרבי הוא 3,688.57 שקלים חדשים;
- (2) בתקנה 3א(1) לתקנות, הסכום המרבי לגבייה הוא 2,724.04 שקלים חדשים.

כ' בשבט התשע"ד (21 בינואר 2014)

(חמ 3521-3)

נפתלי בנט
שר הכלכלה

¹ ק"ת התשס"ו, עמ' 774; התשע"ג, עמ' 609 ועמ' 742.

הודעת עובדים זרים (איסור העסקה שלא כדין והבטחת תנאים הוגנים) (שיעור ניכויים מהשכר בעד מגורים הולמים), התשע"ד-2014

בתוקף סמכותי לפי תקנה 4 לתקנות עובדים זרים (איסור העסקה שלא כדין והבטחת תנאים הוגנים) (שיעור ניכויים מהשכר בעד מגורים הולמים), התש"ס-2000' (להלן – התקנות), אני מודיע לאמור:

- עקב שינוי מדד שכר הדירה שפורסם בחודש דצמבר 2013 לעומת מדד שכר הדירה שפורסם בחודש דצמבר 2012, מיום כ"ט בטבת התשע"ד (1 בינואר 2014), נוסח תקנה 2א) לתקנות הוא כמפורט להלן:

¹ ק"ת התש"ס, עמ' 774; התשע"ג, עמ' 601.

"(א) הסכום המרבי שרשאי מעביד לנכות משכרו החודשי של עובד זר כהחזר הוצאות המעביד למגורים הולמים לפי סעיף זה לחוק יהיה כמפורט בטור ב' להלן לצד כל אזור מגורים כמפורט בטור א':

טור א' אזור מגורים	טור ב' סכום בשקלים חדשים
ירושלים	386.92
תל אביב	440.30
חיפה	293.56
מרכז	293.56
דרום	260.96
צפון	240.12

ערכון סכום
הוצאות נלוות

2. עקב שינוי מדד המחירים לצרכן שפורסם בחודש דצמבר 2013 לעומת מדד המחירים לצרכן שפורסם בחודש דצמבר 2012, מיום כ"ט בטבת התשע"ד (1 בינואר 2014), נוסח תקנה 3 לתקנות הוא כמפורט להלן:

3. (א) נוסף על הסכום שמעביד רשאי לנכות לפי תקנה 2, רשאי הוא לנכות משכרו החודשי של עובד זר בעד הוצאות נלוות סכום מרבי של 92.36 שקלים חדשים.

(ב) הסכום המרבי כאמור בתקנת משנה (א) שמותר לנכותו משכרו החודשי של עובד בסיעוד המתגורר בבית מעבידו, הוא 79.41 שקלים חדשים.

ב' באדר א' התשע"ד (6 בפברואר 2013)

(חמ 3040-3)

נפתלי בנט

שר הכלכלה

הודעת עובדים זרים (איסור העסקה שלא כדין והבטחת תנאים הוגנים)

(שיעור ניכוי מהשכר בעד דמי ביטוח רפואי), התשע"ד-2014

בתוקף סמכותי לפי תקנה 2 לתקנות עובדים זרים (איסור העסקה שלא כדין והבטחת תנאים הוגנים) (שיעור ניכוי מהשכר בעד דמי ביטוח רפואי), התשס"ב-2001' (להלן – התקנות), אני מודיע לאמור:

1. עקב עליית מדד המחירים לצרכן שפורסם בחודש דצמבר 2013 לעומת מדד המחירים לצרכן שפורסם בחודש דצמבר 2012, מיום כ"ט בטבת התשע"ד (1 בינואר 2014), בתקנה 2 לתקנות ערכון סכום הניכוי המרבי הוא 124.73 שקלים חדשים.

כ' בשבט התשע"ד (21 בינואר 2014)

(חמ 3146-3)

נפתלי בנט

שר הכלכלה

¹ ק"ת התשס"ב, עמ' 66; התשע"ג, עמ' 608.