

התייחסות איגוד הטייסים להצעת תקנות הטיס בנושא "ניהול עייפות צוות אוויר"

איגוד הטייסים רואה בשינוי זה, התפתחות מקצועית ובטיחותית בכיוון חיובי ומברך על ההחלטה לאמץ את התקנות החדשות על פי אלו האמריקאיות, כלשונן.

איגוד הטייסים מבקש להתייחס לנקודות הבאות:

הגדרת "זמן התייצבות". קיימת חשיבות רבה להגדרה חד משמעית וריאלית של זמן ההתייצבות שכן זו עומדת בבסיס חישובי זמן התעסוקה האפשרי לביצוע, מגבלה שהיא המרכיב הבסיסי בשמירה על יכולת טיסה בטוחה וערנות הצוות. איגוד הטייסים סבור כי על הרגולטור לוודא מול המפעילים השונים כי זמן ההתייצבות יוגדר כך שיתן הן מענה ריאלי לדרישת עת ההתייצבות ע"י המפעיל והן לשם הגעה מסודרת ובטוחה לתדריך ולהכנות לטיסה.

אמצעי מנוחה. קיימת חשיבות להגדיר ספיציפית (לפי סוגי מטוסים ומפעילים) את התאמת אצמעי המנוחה לדרישות התקנה (הטיה, מרווחים, הפרדות....)

הצהרת כשירות לתפקיד. איגוד הטייסים בדעה כי עצם התייצבותו של טייס לביצוע טיסה מהווה הצהרה בדבר כשירותו לביצוע הטיסה.

תהליך היישום של התקנות. על מנת להימנע מעיוותים בשלב המעבר לעבודה על פי התקנות החדשות ממליץ איגוד הטייסים על ביצוע "איפוס" שעות הטיסה והתעסוקה המצטברות במועד הקובע למעבר לתקנות החדשות.

כוננות. מתכונת ביצוע "כוננות" (STBY) בארץ שונה מהותית מזו המתקיימת בארה"ב. כך למשל, מצד אחד לא מקובל בארץ ביצוע כוננות בשדה התעופה ומאידך הטייסים בארץ נדרשים לעמוד לרשות החברות באופן כמעט רצוף כולל אפשרות לחיבם ביציאה לטיסה כמעט בכל עת נתון. לדעת איגוד הטייסים טייס שאינו בכוננות מוגדרת אינו צריך להידרש לפעילות.

ניתוח טיסות. איגוד הטייסים קורא לבדוק במהלך תקופת היישום של התקנות מספר טיסות מגבלתיות והתאמתן לעמידה בתקנות החדשות לדוגמה:

טיסות ארוכות טווח: קיים קושי בביצוע חלק מטיסות ארוכות הטווח (לדוגמה LAX) ע"פ המגבלות החדשות. מיקומה הגיאוגרפי של ישראל מחייב מציאת פתרון חוקי מצד אחד, וקביל בטיחותית מצד שני לביצוע טיסות חשובות והכרחיות אלו.

טיסות סבב בצוות מוגבר: על פי התקנה המחייבת את ה-PIC לשבת בכיסאו בהמראה ובנחיתה, ומגבילה את ההחלפה לשלב השיוט בלבד, קיים קושי ביישום יכולת המנוחה בטיסה על פי התקנות החדשות.

שם התקנה. איגוד הטייסים ממליץ לאמץ את שם התקנה בתרגום מה FAR, קרי "מגבלות שעות טיסה ותעסוקה ודרישות מנוחה – צוות אוויר".