



האיגוד הארצי לטייסי נתיבי אויר בישראל • ISRAEL AIR LINE PILOTS ASSOCIATION

# מדריך לתקנה 465א לתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), תשמ"ב - 1981 "מגבלות זמן טיסה וזמן תפקיד טיסתי ודרישות מנוחה – איש צוות אוויר"

מהדורה 3

מופץ על ידי האיגוד הארצי לטייסי נתיבי אויר בישראל  
לשימוש חבריו.

כל הזכויות שמורות © האיגוד הארצי לטייסי נתיבי אויר בישראל. אין להעתיק או  
להפיץ בכל אמצעי שהוא, ללא אישור בכתב מאיגוד הטייסיים בישראל.



MEMBER OF THE INTERNATIONAL FEDERATION OF AIR LINE PILOT'S ASSOCIATIONS

חבר הפדרציה הבינלאומית של איגוד טייסי נתיבי-אויר

הבעש"ט 6, ת.ד. 1100 לוד 71100 טל. 972-8-9150694 פקס. 972-8-9150934  
E-mail: [isralpa@zahav.net.il](mailto:isralpa@zahav.net.il)

## הקדמה

האיגוד רואה חשיבות יתרה להבנת התקנות החדשות בכלל החברות, מעמיד קובץ שאלות ותשובות כנהוג על ידי הטייסים בעולם, כמוכן מעמיד לרשות חבריו והמפעילים צוות מקצועי להתייעצויות. מסמך זה מהווה מדריך לתקנה 465א שעוסקת במגבלות זמן טיסה ודרישות מנוחה לטייסים בהפעלת מטוסים.

התקנה, שתוקפה מ-29 באוקטובר 2018, היא התיקון הראשון הגדול לתקנות אלו מזה 47 שנה. תקנה מבוססת-מדע זו מציגה מספר תפיסות חדשות, כגון זמן תפקיד טיסתי (Flight Duty Period - FDP), מגבלות צוות מוגבר בהתבסס על איכות מושבי המנוחה במטוס, ומגבלות על המנוחה הנדרשת לפני טיסה.

המדריך מבוסס על התקנות, חוברת ALPA, הערות ה-FAA בהקדמה לתקנה, הבהרות ופירושים של ה-FAA כפי שמופיעים באתר שלהם ועל דברי ההסבר של רת"א לבעלי הענין. התקנה הישראלית מבוססת בצורה כמעט זהה לתקנה האמריקאית, ולכן ניתן לשער שהתשובות שניתנות במסמך זה מתאימות לתשובות שתתקבלנה מרת"א, אך לא בהכרח. בכל מקרה, באחריותו של כל איש צוות לקבוע האם הוא עומד בדרישות התקנה כפי שרשום בספר העזר למבצעים שלו. המדריך לא עוסק בכל מגבלות תכנון שהן אשר נובעות מהסכמים פרטניים של כל חברת תעופה. כדי לדעת מהן מגבלות תכנון אלו יש לפנות להסכמים הפרטניים.

ככל שיעלו שאלות נוספות, נפנה לרת"א לקבלת תשובות ונעדכן את המדריך בהתאם.

מדריך זה יופץ באתר האיגוד הטייסים הישראלי. חברי איגוד הטייסים הישראלי, שיש להם שאלה מסוימת לגבי יישום התקנה שאינה מופיעה במדריך זה, מוזמנים לפנות במייל ל [igud@isralpa.org.il](mailto:igud@isralpa.org.il) בכותרת המייל לרשום "שאלת FTL".

קברניט מרק ברגמן

צוות FTL מועצת האיגוד הארצי לטייסי נתיבי אויר בישראל

## תוכן עניינים

2.....	הקדמה.....
4.....	אחריות הטייס המפקד.....
5.....	איקלום FAR 117.3 (Acclimated).....
8.....	זמן תפקיד טיסתי – (FDP) Flight Duty Period.....
13 .....	מגבלות זמן טיסה.....
15 .....	צוות מתוגבר.....
16 .....	מגבלות מצטברות.....
17 .....	מנוחה.....
19 .....	כוננות.....
21 .....	העברות "ראש מת" Deadhead Transportation.....
22 .....	כשירות לטיסה Fitness For Duty.....

## אחריות הטייס המפקד

1. לטייס המפקד נודע שיש דייל על הטיסה שחורג ממגבלות זמן התפקיד של דיילים. האם ניתן לבוא לטייס המפקד בטענות להפרה של תקנה 465ב שחלה על דיילים?

הטייס המפקד אינו אחראי על מגבלות הדיילים, אבל במסגרת האחריות הכוללת שלו לבטיחות הטיסה, הנוסעים, המטען והמטוס, וחובתו לוודא שהטיסה מופעלת על פי תקנות ההפעלה הישימות, אינו רשאי להתחיל את הטיסה אם הוא יודע שיש חריגה מתקנה, כולל מגבלות זמן תפקיד ומנוחה של דיילים.

## איקלום (Acclimated) FAR 117.3

כדי לדעת לפי איזו שעה להיכנס לטבלאות מגבלות זמן טיסה, זמן תפקיד טיסתי והאם להוריד חצי שעה ממגבלת זמן התפקיד הטיסתי, עליך לדעת האם אתה מאוקלם ומהו שעון האיקלום שלך.

“Acclimated means a condition in which a flight crew member has been in a theater for 72 hours or has been given at least 36 consecutive hours free from duty.”

“Theater means a geographical area in which the distance between the flight crew member’s flight duty period departure point and arrival point differs by no more than 60 degrees longitude.”

### 2. אני טס רק לאירופה ובריטניה, האם אני תמיד מאוקלם?

כן. האיזור בין תל אביב למערב אירופה ובריטניה אינו חורג מ 60 מעלות קו אורך.

### 3. אני מאוקלם לזמן תל אביב ומבצע טיסה למומבאי (שלוש וחצי שעות הפרש), מקבל שם 10 שעות מנוחה לפני זמן ההתיצבות לטיסה חזרה לתל אביב. לפי איזה שעון נכנסים לטבלאות?

מומבאי ותל אביב נמצאות באותו Theater, לכן נכנסים לטבלאות לפי שעון האיקלום האחרון שלך, שהוא זמן תל אביב.

### 4. האם יש מצב בשאלה הקודמת בה נשתמש בזמן אחר?

כן. במידה והיו 30 שעות מנוחה רצופות במומבאי, ניתן להשתמש בזמן מומבאי או בזמן תל אביב על פי הגדרות בכתב של המפעיל וזאת עד לקבלת 30 שעות מנוחה לאחר רצף FDPs.

באפשרות המפעיל להגדיר לפי איזה זמן נכנסים לטבלאות כאשר נמצאים באותו Theatre של בסיס האם (זמן מקומי או זמן בסיס האם). מצופה מהמפעיל שהגדרה זו תופיע בכתובים, כך שצוותים יבינו כיצד הורכבה תוכנית הטיסות. הגדרה זו תופסת לסדרת FDP's שמסתיימת כאשר הטייס מקבל מנוחה של 30 שעות על פי 117.25(b).

הערה: סדרת FDP's חדשה מתחילה כאשר אחד מהאירועים הבאים מתרחשים: איש הצוות מקבל 30 שעות מנוחה רצופות, איש הצוות מסיים FDP מחוץ ל

Theater בו התחיל את ה FDP והוא מאוקלם בו, או שאיש הצוות התאקלם ל Theater חדש.

**5. איש צוות מתוכנן לטיסה מתל אביב לניו יורק עם שהייה של 27 שעות בניו יורק לפני ה Report time לטיסה חזרה לתל אביב. לפי איזה שעון יש להכנס לטבלאות?**

איש הצוות אינו מאוקלם כיוון שעבר יותר מ 60 מעלות קווי אורך, לא קיבל 36 שעות מנוחה ולא שהה ב Theater החדש מעל 72 שעות. לכן יש להשתמש בזמן המאוקלם של הטייס שהוא זמן תל אביב. שימו לב שבמקרה זה יש להפחית 30 דקות ממגבלת ה FDP שבטבלה C.

**6. האם הזמן שנדרש ב Theater חדש כדי להיות מאוקלם בו, חייב להיות זמן מתוכנן מראש, או שזמנים אלו יכולים להיות מקריים (ז"א זמנים בפועל)?**

שלא כמו מנוחה שנדרשת על פי תקנה 117.25, זמנים אלו אינם צריכים להיות מתוכננים מראש ומשמשים רק לצורך העבודה עם טבלאות מגבלות זמן טיסה ותפקיד לפי הזמנים בפועל.

**7. איש צוות שמאוקלם לתל אביב יוצא לחופשה של שבוע בתאילנד. בשובו לארץ האם הוא מאוקלם לתל אביב או לתאילנד?**

הוא מאוקלם לתל אביב מכיוון שהטיסה לתאילנד לא בוצעה כחלק מ FDP. שינוי באיקלום מתרחש אך ורק בעקבות טיסה שבוצעה במסגרת FDP.

**8. איש צוות שמאוקלם לתל אביב, טס DH לניו יורק, שהה שם 30 שעות עד לזמן הדיווח לטיסה פעילה חזרה לתל אביב. לפי איזה שעון הוא נכנס לטבלאות והאם הוא מאוקלם לניו יורק?**

איש הצוות נשאר מאוקלם לשעון תל אביב ולמרות שעבר יותר מ 60 מעלות קו אורך, הוא לא עבר Theater מכיוון שתנאי למעבר כזה הוא שהטיסה בוצעה כחלק מ FDP (DH לפני טיסה כאשר יש מנוחה חוקית ביניהם אינו FDP).

**9. לפי השאלה הקודמת מתי איש הצוות יהיה מאוקלם ויתחיל להשתמש בזמן המקומי לצרכי עבודה עם הטבלאות?**

איש הצוות יהיה מאוקלם לאחר 36 שעות רצופות בניו יורק ללא duty. ראו הגדרה של Acclimatized.

**10. איש צוות שמאוקלם לניו יורק, חוזר לתל אביב DH (עם או בלי מנוחה בין טיסתו הפעילה לניו יורק לחזרתו DH). האם החזרה לתל אביב מהווה שינוי Theater?**

לא. DH אחרי טיסה גם ללא מנוחה אינו FDP.

11. במקרה של השאלה הקודמת, מתי אפוא איש הצוות מאוקלס לתל אביב ומתי מתחיל להשתמש בזמני תל אביב?

לאחר 36 שעות מנוחה רצופות בתל אביב.

## זמן תפקיד טיסתי – (FDP) Flight Duty Period

### **Flight Duty Period (FDP) means:**

“[A] period that begins when a flight crew member is required to report for duty with the intention of conducting a flight, a series of flights, or positioning or ferrying flights, and ends when the aircraft is parked after the last flight and there is no intention for further aircraft movement by the same flight crew member. A flight duty period includes the duties performed by the flight crew member on behalf of the certificate holder that occur before a flight segment or between flight segments without a required intervening rest period. Examples of tasks that are part of the flight duty period include deadhead transportation, training conducted in an aircraft or flight simulator, and airport/standby reserve, if the above tasks occur before a flight segment or between flight segments without an intervening required rest period.”

**12. המפעיל שלי הגדיר 15 דקות אחרי On Blocks לביצוע מטלות שלאחר טיסה. האם זמן זה נחשב FDP?**

לא. זמן FDP מוגדר מרגע בו הוגדר שאיש הצוות מתייצב לתפקיד שכולל קטע או קטעי טיסה עד לרגע On Blocks, בסיום קטע הטיסה האחרון ללא כוונה של המשך תנועה של המטוס על ידי אותו איש צוות. 15 דקות אלו נחשבות זמן תפקיד Duty Period (לעומת זמן תפקיד טיסתי Flight Duty Period) וזמן המנוחה מתחיל לאחר 15 דקות אלו.

**13. האם המפעיל רשאי להזיז את זמן הדיווח המתוכנן לטיסה (Report time) כדי לשנות את מגבלות ה-FDP?**

לא. מגבלות ה-FDP נקבעות על פי זמן הדיווח שתוכנן בתוכנית מאותו רגע שאיש הצוות אויש לטיסה.

**14. כיצד אפוא ניתן לדחות טיסה?**

כדי לדחות טיסה, המפעיל יכול להעביר את איש הצוות ל Long Call Reserve עם ההודעה הנדרשת לפני התייצבות (10 או 12 שעות על פי 117.25), או ל Short Call Reserve. אם איש הצוות מועבר ל Short Call Reserve, זמן ה Reserve Availability Period מתחיל בזמן שהוא מועבר ל Short Call Reserve אך לא יאוחר מזמן הדיווח המקורי.

**15. מה לגבי דחיית טיסה כאשר איש הצוות יצא מביתו?**



צוות כזה שהגיע לשדה נכנס לכוננות בשדה לפי הגדרות Airport Reserve (זאת אומרת, זמן זה נחשב לחלק מה FDP). צוות שחוזר לביתו יכול להיכנס ל Short Call Reserve.

**16. איש צוות שהתיצב לטיסה, ולפני זמן ההתייצבות מבקשים שיבצע טיסה אחרת, מתי מתחיל ה FDP?**

זמן ה FDP מתחיל במועד של הטיסה המקורית אליה אויש איש הצוות.

**17. האם מותר למפעיל להודיע לאיש צוות שהתחיל את ה FDP שלו שמספר קטעי הטיסה השתנה (גדל או קטן) ובכך שינה את מגבלת ה FDP?**

כן. מותר למפעיל לשנות את מספר קטעי הטיסה לאחר תחילת ה FDP ובכך לגרום אולי לשינוי במגבלה. על איש הצוות לבדוק ולפעול על פי המגבלה החדשה.

**18. איש צוות נחת נחיתה ביניים לא מתוכננת ובכך מוסיף קטע טיסה שמשפיע על מגבלת ה FDP. האם על איש הצוות לפעול על פי המגבלה החדשה?**

לא. נחיתה ביניים לא מתוכננת אינה מהווה קטע טיסה "מתוכנן" על פי התקנה. לכן, מגבלות FDP וזמן טיסה הן על פי קטעי הטיסה המתוכננים. לעומת זאת, נחיתה תדלוק שמתוכננת בשלב השיגור נחשבת תכנון איוש מחדש ולכן יש להתחשב בנחיתה כזו כקטע טיסה נוסף לצרכי מגבלות FDP.

**19. מפעיל מבטל טיסה לפני המראה. האם הקטע המבוטל נחשב Flight Segment לצרכי מגבלות FDP ב- TABLE B ?**

לא, לפי תקנה 117 קטע טיסה (FLIGHT SEGMENT) נחשב רק כאשר בוצעו המראה ונחיתה.

**20. בדוגמה למעלה, אם איש הצוות הסיע לעמדה, בוטלה הטיסה והסיע חזרה לעמדה. האם זמן ההסעה נחשב זמן טיסה?**

זמן זה לא נחשב זמן טיסה, מכיוון שלא הייתה המראה (ונחיתה). לעומת זאת, הזמן כן נחשב כחלק מה FDP.

**21. האם ניתן להגדיל את מגבלת ה FDP על ידי הוספת אנשי צוות אחרי תחילת ה FDP?**

לא ניתן להגדיל את מגבלת ה FDP אחרי תחילת ה FDP.

**22. האם ניתן להגדיל את מגבלת ה FDP על ידי הוספת אנשי צוות לפני תחילת ה FDP?**

כן. ניתן להגדיל את מגבלת ה FDP על פי הטבלאות על ידי הוספת אישואנשי צוות לפני תחילת ה FDP.

**23. האם בכל זאת ניתן להאריך מגבלת FDP של איש צוות אחרי תחילת ה -FDP, ואם כן באילו נסיבות?**

ניתן להאריך FDP של איש צוות בשתי שיטות: 1. לפני המראה. 2. אחרי המראה. הארכה של עד שעתיים לפני המראה מותרת בשל נסיבות מבצעיות בלתי צפויות, במידה והטייס המפקד והמפעיל (באמצעות ה FOO) מסכימים שהצוות כשיר ושהטיסה יכולה להתבצע בבטיחות עם ההארכה. הארכה של יותר מ 30 דקות מתאפשרת רק פעם אחת לכל איש צוות עד לקבלת מנוחה של 30 שעות (בכל מקום בעולם). על המפעיל האווירי לדווח לרת"א על כל חריגה של מעל 30 דקות. הארכה אחרי המראה מותרת באותם תנאים של הארכה על הקרקע כדי לאפשר נחיתה ביעד או בשדה משנה. כללי הארכה אלו חלים גם על הצירוף של RAP ו FDP.

**24. האם קבלת CTOT עומד בהגדרה של נסיבות מבצעיות בלתי צפויות?**

הדחיה תבחן כנראה על פי הסבירות ומשך הדחיה ליעד ולתקופה של השנה. דחיות צפויות ליעד ולתקופה כנראה לא יעברו את מבחן הסבירות של רת"א.

**25. האם יש מגבלות שבועיות או חודשיות למספר ההארכות של עד 30 דקות?**

לא. אין מגבלה, אבל באחריות כל איש צוות לוודא שהוא כשיר לכל קטע טיסה שבתקופת FDP כולל הארכות ל FDP.

**26. האם פעילות כגון סימולטור או DH לפני או אחרי טיסה פעילה נחשבת חלק מ FDP?**

אם הפעילות הלא טיסתית התרחשה ללא זמן מנוחה חוקי בין הפעילות לטיסה, זמן זה נחשב חלק מה FDP. אם הפעילות התרחשה אחרי קטע הטיסה האחרון, הפעילות אינה חלק מה FDP.

**27. איש צוות ניצל הארכה של מעל 30 דקות בזמן מתגלגל של 168 שעות. אחרי המראה, עקב נסיבות בלתי צפויות הצוות רואה שעליו להאריך את ה FDP ביותר מ 30 דקות. האם הארכה זו חוקית?**

לא. הארכה של יותר מ 30 דקות מותרת רק פעם אחת עד לקבלת 30 שעות מנוחה. 30 שעות המנוחה מאפשרות את תנאי ההארכה ומאפשרות הארכה נוספת בחלון זמן של 168 שעות מסיום המנוחה). כדי למנוע מצב זה, ה FAA ממליצים שהמפעילים (1) יקחו מקדמי ביטחון לתכנון החודשי כדי לספוג ארועים בלתי צפויים. (2) לתת לאנשי הצוות 30 שעות מנוחה רצופה בהקדם האפשרי כדי לאפס את מגבלת הארכת ה FDP.

**28. האם ניתן להאריך מגבלות מצטברות של FDP?**

המגבלות המצטברות הינן מגבלות קשיחות עם חריגה אחת: אחרי המראה ניתן להאריך בשל נסיבות לא צפויות. תוקף ההארכה פג עם הנחיתה.

**29. האם כל הארכה (גם של פחות מ 30 דקות) דורשת אישור הטייס המפקד?**

כן. אישור ההארכה יכול להנתן אחרי תחילת ה FDP על ידי חתימה על ה Fit to fly. אסור שהאישור ינתן לפני שהתקיימו התנאים שדורשים את ההארכה.

**30. האם הטייס המפקד יכול לאשר הארכה של פחות משעתיים שביקש המפעיל?**

כן. הטייס המפקד יכול להגביל את ההארכה לזמן שיאפשר הפעלה בטוחה של הטיסה עם ההארכה.

**31. האם צריך אישור של טייסי המשנה להארכה שהטייס מפקד הסכים לו?**

כן. כל איש צוות צריך להצהיר שהוא כשיר לטיסה ל FDP המקסימלי בהתאם לטבלאות ויכול להצהיר בכל שלב שאינו כשיר להמשך פעילות על פי ההארכה. לכן על הטייס המפקד לקבל אישור הארכה מכל איש צוות לפני אישורו ל FOO.

**32. האם המפעיל רשאי להתקשר לאיש צוות ביום חופשי שלו ולבקש שיבצע טיסה?**

התקנה אינה אוסרת התקשרות כזאת. במידה ונעשית התקשרות כזאת, למפעיל שתי אפשרויות: 1. לתת הודעה בהתראה (notice) של 10\12 שעות (תלוי בשעות ה FDP) ולהציבו לטיסה מוגדרת. 2. להעביר את איש הצוות ל Short Call Reserve לזמן מוגדר. במקרה זה אין מגבלת זמן להודעה מראש (notice). בשני המקרים נדרש לתת לאיש צוות 10 שעות מנוחה לפני תחילת ה FDP.

**33. האם איש צוות רשאי להתקשר למפעיל ביום חופשי שלו כדי לקחת טיסה נוספת?**

ה FAA לא מעודד פעילות מסוג זה, וכוונת התקנה להמנע מפעולות אלו. עובדים בטיסות יותר קשה ועל פי שעות היום והאקלום, מצד שני, תכנית הטיסות צריכה להיות יציבה וקבועה כדי לאפשר אורח חיים בריא בין הטיסות המתוכננות. יש לזכור שבמידה והמפעיל תכנן את איש הצוות בנצילות גבוהה, כל טיסה נוספת עלולה לפגוע בטיסות המשך של איש הצוות. יחד עם זאת, אין איסור כזה ואיש צוות יכול להתקשר ולבקש טיסה ספציפית הפתוחה בסקדיואל, כל עוד בזמן זה הוא אחרי מנוחה מתאימה. שיטה בה איש הצוות רושם את עצמו כפנוי לכל טיסה בימים עתידיים, ומפעיל מתקשר אליו ומציע לשבצו - אסורה.

**34. האם טייס שסיים את טיסותיו לאותו יום יכול לקחת טיסה נוספת?**

כן, במידה והטיסה הנוספת אינה חורגת ממגבלות זמן ה FDP הנותר והטיסה הנוספת עומדת בכל שאר סעיפי התקנה.

**35. בשלב השיגור, מפעיל יודע שצפוי טייפון בהונג קונג. האם ניתן לאפשר המראה ולהשתמש בהארכת FDP אחרי המראה לנחות בהונג קונג או בשדה משנה במידה והטייפון ימנע או יעקב את הנחיתה?**

לא. באחריות הטייס המפקד והמפעיל לתכנן את הטיסה כך שבהסתברות סבירה היא תוכל לנחות ביעד או בשדה משנה במגבלות ה FDP. אם לא כך, אין להמריא או שיש לתכנן את הטיסה לנחיתה לפני היעד כך שהטיסה תעמוד במגבלות ה FDP.

**36. טייס המפקד הסכים להארכת FDP של 45 דקות. לפני המראה לאחר שנוצלו כ-20 דקות הארכה, נקבע שנדרשות 45 דקות נוספות כדי לבצע את הטיסה. האם מותר לאשר את ההארכה הנוספת לפני מנוחה של 30 שעות?**

מותר. כל עוד לא נוצלה ההארכה הראשונה, ניתן לקבל הארכה של יותר מ 30 דקות. אם בקשת ההארכה השנייה הגיעה לאחר שחלפו 30 דקות, התקנה המחייבת מנוחה של 30 שעות מחייבת לפני אישור הארכה נוספת.

**37. לפני המראה המגדל מעכב את ההתישרות ב 5 דקות מסיבה כלשהיא. האם ניתן לקבל על כך הארכה של ה FDP?**

לא ניתן לקבל הארכה במקרה זה. דחייה של 5 דקות בהמראה אינה עומדת בהגדרות של נסיבות בלתי צפויות שמאפשרות הארכה. על המפעיל לקחת מקדמי זמנים מתאימים כדי לספוג דחיות מסוג זה.

**38. טייס תוכנן לצאת ליעד בטיסה פעילה ולחזור DH. האם המפעיל יכול להפעיל את איש הצוות כטייס פעיל במקום DH בטיסה חזרה?**

כן מותר כל עוד כל זמן הפעילות עומד במגבלות ה FDP (ומגבלות זמן טיסה).

## מגבלות זמן טיסה

**39. הוצבת לטיסת סבב במגבלות החוקיות של זמן טיסה. בלג הראשון זמן הטיסה התארך מעבר לזמן המתוכנן. לפני המראה, מהחישובים שלך נראה שלפי ה On Blocks המתוכנן לטיסה חזרה תחרוג ממגבלת זמן הטיסה. האם הטיסה מותרת?**

לא. אם לפני המראה, לא תוכל לסיים את הטיסה במגבלת זמן הטיסה הכולל לאותו FDP, אסור להמריא.

**40. כיצד מחושב זמן טיסה?**

זמן טיסה מוגדר כפי שמופיע בפ.א.ר. 1: פרק הזמן מהרגע שהמטוס נע לראשונה בכוח מנועיו לשם המראה ועד לעצירתו המוחלטת בסוף טיסה. הזמן מחושב לדקה הקרובה, דהיינו 29 דקות ו 29 שניות נחשב 29 דקות. 29 דקות 30 שניות נחשב 30 דקות. יחד אם זאת, האופן שבו כל חברת תעופה עוקבת אחרי שעות זמן טיסה נבחן קונקרטי על ידי רת"א בתהליך קבלת הסעי' (Operations Manual Part A). רת"א מתירה לחברות גמישות תפעולית בנושא ובלבד שיתאפשר מעקב ברור על קיום התקנות – כלומר ניתן להחמיר ולהשתמש ב Off Block כזמן תחילת טיסה.

**41. נדחפת מהגייט, אחרי התנעה ולפני הסעה התגלתה תקלה שגררה עיכוב. האם זמן זה נחשב זמן טיסה?**

לא. המטוס טרם נע בכח מנועיו לשם המראה, לכן כל זמן אחרי תחילת תנועה שלא בכח מנועיו אינו נחשב זמן טיסה.

**42. נדחפת לאחור לצרכי De-Icing (שבוצע עם מנועים כבויים), האם זמן ה De-Icing נחשב זמן טיסה?**

לא. המטוס טרם נע בכח מנועיו לשם המראה, לכן כל זמן אחרי תחילת תנועה שלא בכח מנועיו אינו נחשב זמן טיסה.

**43. כמו השאלה הקודמת, רק שהסעת לעמדה מרוחקת, כיבית מנועים לצורך ה De-Icing, הנעת ויצאת לטיסה. האם זמן ההמתנה ללא מנועים עובדים נחשב חלק מזמן הטיסה?**

כן. המטוס נע לשם המראה, לכן כל זמן אחרי תחילת תנועה ראשונה בכח מנועיו לשם המראה נחשב זמן טיסה.

**44. הסעת לעמדה ולפני המראה הטיסה בוטלה. האם זמן ההסעה נחשב זמן טיסה?**

על פי ה FAA, כאשר לא בוצעה המראה, זמני ההסעה אינם נחשבים זמן טיסה.

45. אתה מסיע למסלול ההמראה, חוזר לעמדה עקב תקלה, מורידים נוסעים, אתה נשאר על המטוס בזמן הטיפול בתקלה ויוצא שוב לטיסה. כיצד מחושב זמן הטיסה?

זמן הטיסה מתחיל בהסעה הראשונה וכולל את זמן ההסעה, את זמן החזרה לעמדה, ההמתנה במטוס, והטיסה ליעד עד לעצירתו המוחלטת של המטוס בסוף הטיסה.

46. באותו מתאר של השאלה הקודמת, בהבדל שהצוות יוצא מהמטוס בזמן הטיפול בתקלה?

זמן הטיסה מתחיל בהסעה הראשונה וכולל את זמן ההסעה הראשונה, את זמן החזרה לעמדה, את זמן ההסעה השנייה ואת זמן הטיסה ליעד עד לעצירתו המוחלטת של המטוס בסוף הטיסה. הזמן מה – ON BLOCK של ההסעה הראשונה לתחילת ההסעה השנייה אינו חלק מזמן הטיסה.

47. באותו מתאר של השאלה הקודמת, בהבדל שהצוות מחליף מטוס ויוצא לטיסה?

כמו התשובה הקודמת.

## צוות מתוגבר

48. טיסה של צוות של 3 טייסים מבצעים טיסה של 12 שעות. איש צוות נמצא ליד ההגאים במשך 9 שעות. כמה שעות טיסה נחשבות לצורך התקנה?

כל 12 שעות הטיסה נחשבות לכל אחד מאנשי הצוות בלי קשר לזמן ליד ההגאים.

49. על מי חלה חובת המנוחה של שעתיים בחצי השני של ה FDP?

רק על הטייס שיהיה PF בנחיתה האחרונה של ה FDP.

50. ואם אין שעתיים רצופות בחצי השני של ה FDP?

במקרה זה, כל המגבלות (זמן טיסה ו FDP) הן לפי מגבלות צוות יחיד ללא קשר להרכב הצוות בפועל.

## מגבלות מצטברות

### 51. האם ניתן לחרוג מהמגבלות המצטברות של FDP או זמן טיסה?

המגבלות המצטברות הינן קשיחות וניתן לחרוג מהן רק בשני מקרים מוגבלים. בהתרחש נסיבות מבצעיות לא צפויות אחרי המראה, ניתן להמשיך ליעד או לשדה משנה תוך חריגה מהמגבלה המצטברת. כמו כן, בטיסה שמוגדרת כטיסת חירום, רשאי הטייס המפקד לחרוג מהמגבלות המצטברות ולנחות ביעד הקרוב.

### 52. האם טיסות בחיל האוויר נחשבות בכל ההיבטים של מגבלות התקנה?

מגבלות התקנה חלות אך ורק על טיסות במסגרת פרקים 8, 12 ו 13, דהיינו:

- על טיסה בחיל האוויר לא חלות התקנות.
- בהפעלת טיסה לפי פרק 8 שמהווה קטע טיסה מתוך כמה קטעי טיסה לפי פרק 13, חלות תקנות ה FTL.
- בהפעלה לפי פרק 12, יש לדווח למפעיל פרק 13 על טיסות אלו שנספרות למגבלות המצטברות של תקנת ה FTL.

### 53. כיצד טייס קובע את המגבלות המצטברות האישיות שלו?

עליו לבדוק אחורה את שעות ה FDP ושעות טיסה שבוצעו בפועל לדקה הקרובה כדי לדעת האם הוא הולך לחרוג ממגבלה מצטברת. בלי בדיקה כזו, אינו יכול לבצע את הטיסה.

### 54. האם המפעיל מחוייב לספק לטייס כלי עזר לבדיקה כזו?

לא. כיוון שהאחריות שלא לחרוג ממגבלות חלה גם על המפעיל, יש לשער שיהיה לו כלי ממוחשב לבדיקת המגבלות. סביר שייתן גישה לכלי כזה גם לטייסיו.



## מנוחה

### 55. האם זמן נסיעה בין השדה לבית המלון נחשב זמן מנוחה?

כן. נסיעה אל או מהשדה אינה duty ולכן נחשבת זמן מנוחה. אך אם זמן זה יפגע ב 8 שעות אפשרות שינה ללא הפרעה, על הטייס להודיע למפעיל על כך כדי לוודא שמקבל אפשרות כזו.

### 56. מי קובע האם טייס קיבל אפשרות של 8 שעות שינה ללא הפרעה?

רק הטייס יכול לקבוע זאת, עקב המשתנים הרבים שמעורבים.

### 57. מתי מתחילה האפשרות לשינה?

בדרך כלל כאשר איש הצוות מגיע לביתו או למקום מנוחה אחר, או בקבלת מפתח לחדר במלון.

### 58. מה עושה טייס שמגלה שאין לו אפשרות שינה רצופה של 8 שעות?

במקרה זה עליו לדווח מיידית למפעיל כדי שזה ידחה את ה Report Time ל FDP הבא שלו, כדי לספק אפשרות של 8 שעות שינה ללא הפרעות. חובת דווח כזה אינה נחשבת duty, כיוון שחובת הדווח מגיעה מהתקנה ולא מדרישה של המפעיל.

### 59. האם הפרעות כגון רעשי בניה, אזעקת אש וכדומה מחייבים את איש הצוות לדווח על הפרעה?

הגדרת ההפרעה לשינה הינה אישית. יש אנשים שיכולים לחזור מיד לישון אחרי הפרעה רגעית, בלי צורך לדווח על הפרעה. יש כאלו שיתקשו להרדם אחרי הפרעה כזו. ההחלטה באם לדווח על הפרעה ולבקש דחיית ה Report Time היא אישית.

### 60. האם מפעיל יכול לדרוש מאיש צוות לבדוק משהו במחשב, במייל, בהודעות, באפליקציה או ביומן בזמן מנוחה (כל שהיא)?

אסור למפעיל לדרוש זאת. בזמן כל מנוחה (לא משנה מה אורכה) אסור למפעיל לדרוש מאיש הצוות לבצע כל פעולה עבורו. דרישה כזו מהווה חריגה מהתקנה שמגדירה שאיש הצוות יהיה משוחרר מכל התחייבות כלפי המפעיל בזמן מנוחה.

### 61. האם איש צוות רשאי ביוזמתו לבדוק אי מייל, הודעות, מצב טיסות או מדיה אחרת כדי לדעת על שינויים בתכנית הטיסות?

מותר. רק שפעולה כזו צריכה להיות התנדבותית במלואה. למשל ביצוע לומדה מרחוק של מטלות החברה אסורה בזמן המנוחה.

**62. האם מפעיל רשאי להתקשר לאיש צוות בזמן המנוחה שלו?**

ל FAA יש One Phone Call Policy שמאפשרת למפעיל להתקשרות חד פעמית עם איש הצוות בזמן המנוחה שלו. אם איש הצוות ענה לשיחה, ה FAA אינו רואה בכך הפרעה למנוחה. אך אם איש הצוות מתקשה להרדם אחרי שיחה כזו, ויראה זאת כהפרעה באפשרות השינה, המפעיל מסתכן בקיום שיחה כזו בכך שאיש הצוות יודיע על צורך בדחיית ה Report time ל FDP הקרוב.

**63. כיצד מחושב זמן המנוחה של 30 שעות ב 168 שעות או 10 שעות לפני פעילות?**

הזמן מחושב מה FDP אחורה. הזמן מתחיל מסיום התפקיד הקודם.

**64. האם ה 30 שעות המנוחה חייבות להיות בתכנון מראש או שניתן למצוא כל זמן של 30 שעות מנוחה, גם כאשר המנוחה נוצרה כתוצאה מהקדמה או מדחיית טיסה, ובדיעבד להגדירה כזמן מנוחה?**

זמן המנוחה של 30 שעות חייב להיות מתוכנן וידוע מראש לאיש הצוות. ניתן להאריך זמן מנוחה קצר מ 30 שעות, אם הודיעו לאיש הצוות מראש שמאריכים את זמן המנוחה כדי לתת לו 30 שעות מנוחה על פי התקנה.

**65. מה הזמן המקסימלי ל Short Call Reserve ?**

הזמן הכולל של Reserve Availability Period (RAP) מוגבל ל 14 שעות. במידה והופעלת לטיסה מתוך ה Short Call Reserve, זמן ה RAP בתוספת ה FDP מוגבל למגבלה שבטבלת ה FDP צוות יחיד בתוספת 4 שעות או 16 שעות (הנמוך מביניהם). לצוות מוגבר, המגבלה היא כפי שמופיעה בטבלת FDP לצוות מתוגבר בתוספת 4 שעות.

**66. האם איש צוות שקיבל FDP במסגרת RAP יכול לבקש ולקבל הארכה על זמנים אלו?**

כן. במידה ואין מגבלה אחרת (למשל שאין 30 שעות מנוחה מקבלת הארכה קודמת של מעל 30 דקות), ניתן להאריך את המגבלות של RAP + FDP עד שעתיים, למשל מותר EXTENSION של שעתיים בצוות יחיד ל 18 שעות.

**67. מהן המגבלות ל Long Call Reserve ?**

כדי להפעיל איש צוות מ LCR, יש לתת לו הודעה מראש של 10 שעות לפני ה FDP. במידה וה FDP מתחיל לפני ונכנס ל Window Of Circadian Low (WOCL), ההודעה מראש צריכה להיות לפחות 12 שעות לפני ה FDP. הודעה מראש זו אינה קשורה לזמן המנוחה שנדרש – שהוא תמיד 10 שעות.

**68. האם נדרשת הודעה של 12 שעות לפני FDP שמתחיל ב WOCL ?**

לא. הודעה מראש של 12 שעות נדרשת רק כאשר ה FDP מתחיל לפני ה WOCL ויחדור לתוך ה WOCL.

**69. ואם במקרה זה, רוצים להעביר איש צוות מ LCR ל Short Call Reserve (SCR) ?**

במקרה זה אין צורך ב 12 שעות הודעה מראש. מספיקה הודעה מראש של 10 שעות (אין עדיין FDP ולכן לא ניתן לדעת מתי יחול ביחס ל WOCL).

**70. לפי איזה זמן נקבע ה WOCL, לפי זמן מקומי או זמן מאוקלס ?**

לפי הזמן המאוקלס.

**71. כמה זמן מנוחה נדרש לפני Short Call Reserve ?**

נדרשת מנוחה של 10 שעות, מתוכן 8 שעות אפשרות לשינה בלתי מופרעת.

**72. האם מגבלת ה 30 שעות מנוחה ב 168 שעות חלה גם על Reserve?**

כן. לפני קבלת כל סוג של Reserve על איש הצוות לוודא שקיבל 30 שעות מנוחה בתכנון ב 168 שעות שלפני תחילת ה RAP (במקרה של Short Call Reserve), או מתחילת ה FDP במקרה של הפעלה ל FDP מ Long Call Reserve.

**73. איש צוות ב RAP. 3 שעות בתוך ה RAP הוא מוצב לטיסה של 10 שעות. מהן השעות שצריך להתחשב בהן לצורך מגבלות FDP המצטברות (10 או 13 שעות)?**

רק 10 שעות ה FDP בפועל נחשבות לצורך המגבלות המצטברות.

**74. אותו מצב מתוך כוונות Airport Reserve?**

Airport Reserve נחשב FDP והוא מתחיל מרגע ה Report time ל Airport Reserve.

## העברות "ראש מת" Deadhead Transportation

75. האם תחבורה מהמלון או חזרה נחשבת DH?

לא.

76. מהי מגבלת ה DH?

במידה וזמן ה DH חורג מהזמן שמופיע בטבלת ה FDP של צוות בודד (קטע ה DH אינו נחשב קטע טיסה), על איש הצוות לקבל מנוחה למספר שעות של זמן ה DH אבל לפחות 10 שעות (שכוללות את 8 השעות אפשרות שינה ללא הפרעה) לפני ה FDP הבא שלו.

77. מתי DH נחשב חלק מ FDP?

כל DH שמבוצע לפני טיסה ללא מנוחה נדרשת נחשב FDP.

דוגמאות:

1. איש צוות יצא לטיסה פעילה ב FDP שמתחילה ב 0430 ומסתיימת ב 1100. ב 1200 הוא יוצא לטיסה חזרה של 3 שעות כ DH. כיוון ש 3 שעות אינן חורגות מכל מגבלות FDP, מספיקות 10 שעות מנוחה לפני ה FDP הבא שלו.
2. איש צוות יוצא לטיסה של 4 שעות כ DH ולאחר שעתיים מוצב לטיסה פעילה של 3 שעות. האם הוא יכול לבצע את הטיסות? כן. ה DH נחשב כחלק מה FDP שאינו חורג מכל מגבלה.
3. איש צוות יוצא DH בשעה 0430 מתל אביב להונג קונג דרך בנגקוק (15 שעות) כדי להפעיל טיסה חזרה לארץ. כמה זמן מנוחה נדרש בהונג קונג? כיוון שזמן ה DH חורג מהסמן שבטבלת ה FDP של צוות יחיד, על איש הצוות לקבל מנוחה של 15 שעות בהונג קונג.

78. האם איש צוות שהתייצב לטיסת DH יכול להיות מוצב לטיסה פעילה?

כן. במידה וקיבל את המנוחה הנדרשת לפני ההתייצבות ל DH.

## כשירות לטיסה Fitness For Duty

**79. האם טייס מפקד נדרש או יכול להגדיר שכל אנשי הצוות כשירים לטיסה?**

לא. על כל איש צוות לחתום ולהצהיר שהוא כשיר לטיסה.

**80. האם ניתן לחתום בצורה אלקטרונית (אפליקציה או ACARS)?**

כן. בתנאי שהחתימה נעשית על ידי איש הצוות.

**81. האם החתימה תקפה רק לזמן ה FDP המתוכנן או האם עד מגבלת ה FDP לאותה שעה והרכב צוות?**

החתימה מהווה הצהרה של איש הצוות שהינו כשיר למקסימום ה FDP לפי השעה והצוות.

**82. האם החתימה יכולה להוות אישור חריגה מראש מה FDP?**

כן. במידה והצורך בחריגה חל לפני המועד או במועד החתימה על ההצהרה. כל חריגה שנדרשת אחרי החתימה צריכה אישור של הטייס המפקד במועד שבו נדרשת ההארכה.

**83. האם החתימה נדרשת לפני כל קטע טיסה?**

כן. יש להצהיר ולחתום לפני כל קטע טיסה. לדוגמא – בטיסת קוויקי יש לחתום בנפרד ללג הלוך מת"א, וללג חזור על הניירת שנקבל בחו"ל.

**84. מה עושה איש צוות שמרגיש שהוא עייף מדי מכדי להפעיל את הטיסה בצורה בטוחה?**

חובה על איש הצוות להודיע על כך למפעיל ולא לחתום על הצהרת הכשירות לטיסה, ולמפעיל אסור להציבו לטיסה. למשל, אם איש צוות בטיסת סבב חתם על כך שכשיר לכל הסבב, אך לפני הטיסה חזרה הרגיש שאינו כשיר לטיסה, חובה עליו להודיע על כך למפעיל והוא לא יוכל להפעיל את הטיסה חזרה.