

## ניהול תעבורה אווירית

### 1. כללי

- א. טייס הפועל במרחב מפוקח מחויב בקבלת הרשאה (Clearance) מיחידת הנת"א המתאימה לפני ביצוע כל פעולה הדורשת הרשאה.
- ב. טייס שאינו יכול לטוס על פי המרשה שניתן לו, ידווח מיידית ליחידת הנת"א ויבקש מרשה חלופי.
- ג. יחידת הנת"א תעביר לטייס מידע לגבי מזג אוויר סוער הידוע לה, ותסייע לטייס המבקש לבצע עקיפה, בהתחשב בבקשתו, במגבלות בטיחות הטיסה ובתנועה האווירית.
- ד. טיסת מבנה, טיסת כיוול או טיסת צילום - מחייבת תאום עם יחידת הנת"א וקבלת אישורה טרם ביצוע הטיסה.
- ה. ביצוע תרגול, ב-CTR או בנתיבי התעבורה, אשר עלול להשפיע על ניהול התעבורה האווירית, כגון: נחיתת אונס, בקשה לעדיפות, תקלת קשר, סיוע באבדן התמצאות וכדומה, מחייב תאום עם יחידת הנת"א וקבלת אישורה שמדובר בתרגול - טרם תחילתו.
- ו. חניך בטיסת יחיד חייב להזדהות בקריאה הראשונה לכל יחידת נת"א תוך שימוש במילה "חניך בסולו".

### 2. רחבות חנייה

- א. על הטייס להכיר את עמדות החניה ונהלים רלוונטיים בשדה לפני הפעלת כלי הטיס.
- ב. נוסעים אינם מורשים להימצא או לנוע ברחבות חניית כלי הטיס אלא אם הם מלווים בעובדי חברת התעופה שהוסמכו לכך או על ידי הטייס המפקד עצמו. חריגה מהאמור מחייבת אישור הנהלת השדה/מרכז תאום.
- ג. הקצאת עמדת החנייה תעשה על פי נוהלי השדה ובהעדר נוהל לשדה תעופה על בסיס מקום פנוי, באחריות הטייס.
- ד. באחריות הטייס להחנות את כלי הטיס בעמדה אשר מתאימה לגודל כלי הטיס.
- ה. על הטייס לעגן את כלי הטיס כנדרש.

### 3. התנעה

- א. על הטייס לקרוא למגדל הפיקוח לקבלת אישור התנעה ולציין את עמדת החניה, את אות ה-ATIS, ואת יעד/מטרת הטיסה.
- ב. אישור מגדל הפיקוח להתנעה ניתן מהיבטי תעבורה אווירית בלבד. האחריות על הבטיחות בסביבת המטוס חלה על המכוון/אחראי הרחבה ו/או צוות המטוס.
- ג. אישור ההתנעה אינו מבטיח מתן עדיפות בהמראה ונתון לשיקול הפקח.

**4. הרצת מנועים**

- א. הרצת מנועים מחייבת קבלת אישור מגדל הפיקוח, ותבוצע בהתאם לנוהל בכל שדה.
- ב. ככלל, אין לבצע הרצת מנוע כאשר זנב כלי הטיס מופנה לאנשים, לכלי טיס אחרים, לכלי רכב, לבניין הטרמינל או לעצמים אחרים העלולים להינזק.

**5. הסעה**

- א. הוראות הסעה יש לבקש ממגדל הפיקוח לפני תזוזת כלי הטיס.
- ב. האחריות לבטיחות ולהפרדת כלי טיס מסיע ברחבת החניה, מכלי טיס אחר, כלי רכב, הולכי רגל ו/או מכשולים חלה על טייס המטוס המסיע. במקרה של ספק על הטייס לעצור ולבקש הנחיות/הכוונה ממגדל הפיקוח.

**6. מסלול טיסה**

- א. טייס המבקש להתיישר יהיה מוכן להמראה מיידי. אין להתעכב על המסלול ללא אישור מוקדם ממגדל הפיקוח.
- ב. עלייה על מסלול טיסה או חציית קו עצירה תעשה אך ורק לאחר קבלת אישור מפורש ממגדל הפיקוח לעליה על המסלול. אין לראות במרשה הסעה מנקודה מסוימת לנקודה אחרת בתור אישור עלייה על מסלול טיסה - אלא אם כן ניתן לכך אישור.

**7. מרחב פיקוח השדה**

- א. כלי טיס הפועל במרחב פיקוח השדה, מחויב בקשר א"ד דו כיווני עם מגדל הפיקוח.
- ב. בקריאה ראשונה למגדל הפיקוח בהצטרפות יש לדווח את ATIS עדכנית.
- ג. מגדל הפיקוח מספק לטייסים הוראות הסעה, מידע מטאורולוגי רלוונטי, מסלול בשימוש, אישורי המראה/נחיתה, הוראות הצטרפות וגובהי טיסה להפרדה ראשונית, מידע על מיקום וסוג תנועה רלוונטית וכן על תנועה שלפניו בהקפה, מספר לנחיתה, וסיוע במצבי חרום ומצבים חריגים.
- ד. בטיסה לפי כללי טיסת ראייה, האחריות להפרדה בין כלי הטיס חלה על הטייסים עצמם.

**8. מרחב מבוקר באמצעות מערכת מעקב (surveillance)**

- א. הפרדת המכ"ם האופקית לטיסות לפי כללי טיסת מכשירים (IFR):
  - 1) במרחב "בקר דרום", "בקר צפון", ויחידות הבקרה האזורית הצבאיות ("פלוטו", "חגב") - 5 NM ;
  - 2) במרחב נתב"ג - 3 NM.

- ב. בקרת מכ"ם יכולה להינתן לכלי טיס הטס ב- IMC ולכלי טיס הטס ב- VMC.
- ג. שירות נת"א לטיסה בכללי טיסת ראייה (CVFR/VFR):
- 1) האחריות להפרדה בין כלי הטיס חלה על הטייסים עצמם.
  - 2) למרות שיחידת הנת"א מודיעה לטייס "מגע מכ"ם"/"Radar Contact", השירותים שיחידת הנת"א תספק הינם "שירותים נוספים" (Additional-Services) ויכולים להינתן ("May be Provided") כדי לסייע לטייס בעת הצורך, או לפי בקשתו. השירות שניתן כאמור אינו משחרר את הטייס מאחריותו.
- "שירותים נוספים" כוללים מתן מידע, אזהרות וסיוע כמפורט להלן:
- אזהרות בטיחות, לרבות מידע על כלי טיס אובד (Strayed Aircraft) בקרבה לכלי הטיס.
  - מעקב מכ"ם, התראה לגבי סטייה מנתיב טיסה ומידע על מיקום כלי הטיס וכיווני טיסה מוצעים לתיקון.
  - התראה כי כלי טיס בקטגוריית "Wake-Turbulence" גבוהה יותר צפוי לחלוף את כלי הטיס בהפרדה אנכית קטנה מ- 1 000 רגל.
  - התראה כי כלי טיס אחד אמור לחצות גובה טיסה של מטוס אחר בקרבתו.
  - התראה כי כלי טיס אחד מתכנס לנתיב טיסתו של כלי טיס אחר באותו הגובה.
  - התראה כי כלי טיס מהיר משיג כלי טיס איטי באותו נתיב.
  - מידע נוסף כגון: סכנת ציפורים, מזג אוויר וכו'.
- 3) "שירותים נוספים" הינם **אופציונליים** ויינתנו כתלות במגבלות מכ"ם, עומס התעבורה במרחב, עומס תקשורת, עומס העבודה המוטל על יחידת הנת"א וכדומה.
- 4) כלי הטיס המקבל שירות פיקוח על תעבורה אווירית באמצעות מערכת מעקב (surveillance) לא ידווח בנקודות דיווח "חובה" אלא אם הורתה לו יחידת הנת"א אחרת.

## 9. קודים לטיסות בעדיפות (לטיסות מורשות בהתאם לנהלי המפעיל)

- א. "חץ כחול" – משטרה.
- ב. "חץ כתום" – כיבוי אש.
- ג. "אמבולנס"/"חץ אדום" – חילוץ רפואי.
- ד. "חץ חשמל" – הזנקה לאיתור תקלה.

## 10. מספרי טלפון

מספר טלפון	יחידות צבאיות	מספר טלפון	יחידות אזרחיות
04-6926211	פלוטו מערב	03-9758666	בן גוריון מגדל
04-6926239	פלוטו מזרח	03-9758110	בן גוריון מכ"ם
04-6926738	עמדת רוקק	04-6166222	בקרה צפון
076-8834330	חגב	08-6833212	בקרה דרום
08-9906168	קדם	04-6136210	ראש פינה
073-3636954	תל נוף	04-8476120	חיפה
04-6092960	רמת דוד	09-9719554/9	הרצליה
08-6505906	רמון	08-9553666	אילת רמון
03-9432929	פלמחים		
073-3485024	חצור		
08-6359966	עובדה		
08-6823080	נגב		
08-6501402	נבטים		
08-9906320	חצרים		

## 11. קשר ותדרי רדיו

כלי הטיס נדרשים במכשיר רדיו שיעמוד בדרישות הבאות:

- א. טווח התדרים שלו הוא מ-118.000 מגה-הרץ עד 136.975 מגה-הרץ לפחות.
- ב. הפרדת התדרים שלו היא של 8.33 קילו-הרץ או של 25 קילו-הרץ.

## 12. תדרי יחידות צבאיות

יחידה צבאית	אות קריאה	תדר ראשי	תדר משני
יב"א 509	חגב צפוני	128.35	129.25
	חגב דרומי	121.15	
	שנון	122.90	
יב"א 506	פלוטו מערב	118.40	119.15
	פלוטו מזרח	123.85	134.65
	ליבה	132.85	
תל נוף	הקפה	128.15	
	אזורי מסוקים	112.05	
	רמת דוד	130.50	
רמון	רמון	124.60	
	פלמחים	135.55	118.25
	חצור	123.55	
עובדה	עובדה	129.90	
נבטים	נגב	132.40	
חצרים	חצרים צפון	125.35	
	חצרים דרום	130.80	
	קדם - תעופה כללית	134.70	
קדם	קדם - תעופה ספורטיבית	118.35	

## 13. שפת הדיבור

- א. במרחב "בקרה צפון" (ACC) שפת הדיבור אנגלית בלבד.
- ב. במרחבי TMA נתב"ג, "בקרה דרום" (ACC), נמלי התעופה "בן-גוריון" ו-"אילת-רמון": שפת הדיבור היא אנגלית. עם זאת, יחידת הנת"א רשאית לאשר כי עברית תהיה שפת הדיבור, ובלבד שבמרחב אין כלי טיס המוטס בידי טייס שאינו דובר עברית.
- ג. במרחבי "חגב צפוני", "חגב דרומי", "פלוטו מזרח", "פלוטו מערב" ו"שדות התעופה "חיפה" ו-"ראש פינה": שפת הדיבור היא עברית. עם זאת, כאשר יש במרחב כלי טיס המוטס על ידי טייס שאינו דובר עברית, או בימים מסוימים בהם יפורסם אחרת בפרסומי המידע התעופתי, תהיה שפת הדיבור - אנגלית.
- ד. בשדה התעופה "הרצליה": שפת הדיבור היא עברית בלבד.