

תדריך נתיב נטעים – נשרים – ירושלים

ספטמבר 2015

בתאריך 17/9/2015 ייפתח לתעופה הכללית נתיב חדש: נטעים – נשרים – שער הגיא – ירושלים. הנתיב כולל מרכיבים שמחייבים תשומת לב רבה וביצוע מדויק. מצורף קובץ המכיל את הנתיב והערות כלליות.



כללי:

נתיב טיסה זה העובר על גבול ה-CTR של פלמחים, בן גוריון, ותל נוף, מעמיד למבחן את כישורי הטיסה של הטייס וכן את העצבים החשופים של הפקחים במרחבי טיסה רגישים אלו. למרות שגובה הנתיב מפצה על רגישות זו, הרי שבזמן אמת, כאשר פקח יזהה תנועה החורגת ממגבלות הנתיב (ובנוסף גם הקשר קצת עמום ולא כל כך ברור, ובטרנספונדר לא נבחר מוד "C") והנה יש לנו תחילתה של דרמה. בנוסף לפרסומים של רת"א בעניין נתיב זה, אנחנו מבקשים לחדד את הנק' הבאות:

- **מהירות:** טווח מהירויות 70-140K (מטוסים איטיים מ 70 קשרים יצינו בקריאה ראשונה וייתכן שיקבלו הנחיות מיוחדות).
- **סוגי תנועות:** הנתיב משותף לתעופה הספורטיבית, למסוקים ולתעופה הכללית.
- **גבהים:** בקטע בין נטעים לאילון גבהי הטיסה הם 800 מזרחה ו 1200 מערבה. מזרחית לאילון הנתיב מטפס ובחלקו נמוך יחסית וקרוב לקרקע.
- **שינויי גובה:** שינוי הגובה חייב להתבצע מיידי לאחר מעבר הנקודה, באופן החלטי, ובקצב טיפוס / הנמכה תקני.
- **מזג אויר:** מיותר לציין שטיסה בנתיב מותנית במזג אויר וראות טובים.
- **הפרדות בין התנועות:** למרות שהנתיב הינו נתיב CVFR, שירותי פיקוח הטיסה הינם מינימליים: באחריות הטייס לפעול במדויק על פי גבהי ונתיב הטיסה כמופיע במפת הנתיבים וזאת כל עוד לא נאמר אחרת ע"י הבקר / פקח. זאת ועוד, הטייס חייב לנסות וליצור קשר עין עם תנועות אחרות בנתיב.
- **קירבה לנתיבי כניסה לנתב"ג:** הנתיב נמצא בקירבה לכניסות לנתב"ג. אי שמירה מדויקת על הנתיב, עלולה לגרום קונפליקטים, החל מהתראות TCAS שיחייבו הפסקת התהליך על ידי מטוס עם מאות נוסעים (מחייב דיווח וחקירה) וכלה בקונפליקטים אמיתיים.

- **ניווט:** זהו נתיב בלי מרווחי טעויות. מחייב הכרה מצוינת של הנתיב. חובה GPS אך לא מספיק: יכול להשתנות לרגע או לאבד קליטה, הנקודות יכולות להיות לא מדויקות אם בגלל הקלדה שגויה או מסיבות אחרות. חובה להכיר את הנתיב היטב ולטוס עם מפה מפורטת וברורה. לשים לב שאם טסים בתנאי תאורה מגבולתיים כגון, אד, אובך, שמש נמוכה ועוד, כל אלו עלולים ליצור בעיית הזדהות לכן מומלץ להפעיל את כל עזרי הניווט העומדים לרשותנו ולא לשכוח את מה שלמדנו בעבר: שעון, מפה, שטח. גבהי הנתיבים מקשים על ההזדהות (יש לבחור עצמים בולטים בשטח) ועלולים ליצור בעייה בטיחותית במקרה של חריגה מהנתיב (אין הגנה מפני מכשולים) ובמקרה של אובדן מנוע (זמן לתפעול התקלה ולאתור שדה לבצוע נ"א). יש לשים לב כי גבהי הנתיב משתנים תדיר חובה לפעול בהתאם להנחיות ובכך לשמור על מרווחי בטיחות מתאימים.
- **מעקף אשתאול:** כאשר מתבצעות נחיתות על מסלול 30 בנתב"ג תהייה ההנמכה משורש ללטרון דרך נקודת "אשתאול" 2,500 ומשם ללטרון 2200. מגדל תל נוף ינחה על כך בקבלת המטוס בשורש.
- **הנמכה דרך תנועה נגדית מטפסת:** בקטע הבעייתי מנטעים לנשרים עלול להיות מצב של תנועה מנמיכה דרך תנועה נגדית מטפסת. במקרה זה תיתן הבקרה מידע ואזהרה לתנועות הרלוונטיות.
- **חרומים:** הקירבה לקרקע והמרווחים הנמוכים מחייבים ביצוע מדויק ומקצועי של כל פעולה במצב חירום. בטיסה תמיד אין מקום לשאננות, בעיקר לא בנתיב זה.
- **אבדן קשר:** למרות שהנתיב הוא נתיב CVFR והבקרה ממעטת לדבר במהלך הנתיב, הנתיב מחייב קשר דו כיווני תקין וברור. במקרה של **אבדן קשר** יש לפעול על פי נוהל אבדן קשר. אם לא ברור יש להציב בטרנספונדר קוד 7600 ולהמשיך בנתיב ע"פ התכנון אלא אם מצוין אחרת. חשוב גם להקשיב לתדר **Approach נתב"ג** בקטעים הרלוונטיים.
- **משולש טיסה בעייתי:** המשולש נתב"ג-תל נוף-פלמחים (משולש ברמודה הישראלי כפי שקורא לו שאול אבני), מחייב תשומת לב רבה!

המשך הנתיב:



מומלץ מאד לבצע הדרכה עם מדריך לפני הפעם הראשונה שמבצעים זאת לבד. מדריכי אגודת התעופה ישמחו לתת תדריך למי שיחליט לבצע לבד בפעם הראשונה (לא מומלץ).

טיסה בטוחה ומהנה !

אגודת התעופה הכללית.



אגודת התעופה הכללית (ע"ר 6-387-003-58)

שדה התעופה הרצליה, ת.ד. 840, כפר שמריהו 46910

טל. 09-9516660 | פקס. 09-9553517 | דוא"ל office@aopa.org.il