

נמל התעופה בן-גוריון

1. שם שדה התעופה
נמל התעופה בן-גוריון.

2. שעות פעילות השדה
24 שעות ביממה.

3. אחריות הפעלת השדה
רשות שדות התעופה - מנהל נתב"ג.

4. כתובת מנהל השדה
נמל תעופה בן-גוריון, ת.ד. 7 נתב"ג 70100.

5. טלפונים ותקשורת

TELEX	FAX	טלפונים	הגורם
03-381073 BGNAP	03-9711908	03-9710666/9710411 03-9710446	מנהל הנמל מנהל תורן
	03-9721918 03-9710554	03-9710272/9710432 03-9710520 03-9710420	מנהל מגדל פיקוח מגדל פיקוח חדר בקרה
03-381027 LACEN	03-9710595 (לציין נמען)	03-9710641/9710252 03/9710474 03-9710637/9710352 03/9710639/9710636	רמ"ח תיאום מודיעין טיס מרכז תיאום מגדלון
03-381018 METAL	03-9710688	03-9710312	מטאורולוגיה
03-381051 TELCO 03-381071 TELCO	03-9712819	03-9710303	מרכז הקשר
		03-9710708 03-9710210/9710310 03-9710274	רמ"ח כיבוי אש תחנה ראשית תחנת בזק
		03-9710000 03-9723333 03-9710111	שרות מודיעין תקליט טיסות נכנסות מרכזית נתב"ג

6. נקודת ציון מרכזית (נ.צ.מ.)
ברשת גיאוגרפית אירופאית: $32^{\circ} 00'38''N$ $34^{\circ}52'38''E$
ברשת מקומית (ישראל): 1386/1575.

7. גובה השדה
135 רגל מעל פני הים.

8. אזור פיקוח

- א. אזור פיקוח השדה (CTR) - משתרע ברדיוס של 5 מי"מ סביב נצ"מ השדה, מגובה פני הקרקע עד גובה 2000 רגל.
- ב. מרחב TMA - גבולות מרחב TMA נתב"ג וחלוקתו לאיזור פיקוח ובקרת מכ"מ (ראה נספח ד').

9. מסלולים (ראה נספח אי')

הערות	מפתני מסלול		סוג וחוזק PCN	אורך ורוחב (מטרים)	כיוון מגנטי	כינוי מסלול
	גובה (רגל)	נ.צ.				
	129	32°00.3'N 034°53.5'E	84/F/B/Y/U אספלט	1780 x 45	029°	03
	134	32°01.2'N 034°54.0'E			209°	21
אורך מסלול 26 לנחיתה: 3057. גובה מפתן 26 המוזז: 124 רגל.	97	32°00.8'N 034°51.7'E	84/F/B/Y/U אספלט	3657 x 45	077°	08
	135	32°01.1'N 034°53.6'E			257°	26
אורך מסלול 30 לנחיתה: 3037.	102	32°00.9'N 034°52.0'E	78/F/C/X/T אספלט	3112 x 45	118°	12
	130	32°00.1'N 034°53.7'E			298°	30

10. תאורות

א. תאורות מסלול

- מסלול 03/21: שוליים, ציר מסלול (ירוק), מפתן.
- מסלול 08: שוליים, ציר מסלול, מפתן.
- מסלול 26: שוליים, ציר מסלול, אזור נגיעה, מפתן, גישה + REIL.
- מסלול 12: שוליים, ציר מסלול, גישה, מפתן.
- מסלול 30: שוליים, ציר מסלול, גישה, מפתן + REIL.

ב. מסלולי הסעה ומקשרים

תאורת שוליים - תאורה כחולה.

נתיבי הסעה וציר מקשרים - תאורה ירוקה.

ג. תאורת קו גלישה

1) מסלולים 08, 12, 21 ו- 26: PAPI בזוית גלישה של 3°.

2) מסלול 30 - PAPI בזוית גלישה של 3.25°.

ד. משואת אור (ABN) - ממוקמת על מגדל הפיקוח.

11. תדרי קשר וייעודם

אות קריאה	כינוי העורק ב- UHF	תדר (מ"ה)		ייעוד התדר
		UHF	VHF	
מגדל בן-גוריון	175	282.95	129.2	פיקוח קרקע
מגדל בן-גוריון	390	390.0	118.3	פיקוח שדה
גישה בן-גוריון	107	382.5	120.5	בקרת גישה
TMA בן-גוריון	113	269.0	119.5	בקרת TMA
-	-	-	132.5	שידור ATIS
-	-	-	126.8	VOLMET
בן גוריון קלירנס	-	-	119.35	CPT

הערה: תדר VHF משני לפיקוח שדה: 119.35 מ"ה.

12. עזרי נווט

א. משואת NDB

נקודת ציון - $32^{\circ} 01' 37''N$ $034^{\circ} 57' 13''E$
 תדר - 309 ק"ה.
 אות זיהוי - BGN.
 טווח קליטה - 100 מיל ימי.

ב. VOR/DME

נקודת ציון - $32^{\circ} 00' 51''N$ $034^{\circ} 52' 32''E$
 תדר - 113.5 מ"ה.
 אות זיהוי - BGN.

ג. משואת LL - LOCATOR

נקודת ציון - $32^{\circ} 03' 47''N$ $034^{\circ} 46' 14''E$
 תדר - 331 ק"ה.
 אות זיהוי - LL.

ד. מערכת ILS למסלול 12 (CAT I)

(1) ציר מסלול, LOCALIZER

נקודת ציון - $31^{\circ}59'54''$ N $034^{\circ}53'47''$ E

תדר - 110.3 מ"ה

אות זיהוי - BG

(2) קו גלישה, DME + GLIDEPATH

נקודת ציון $32^{\circ}00'41''$ N $034^{\circ}52'06''$ E

תדר - 335.0 מ"ה

מתואם לזווית גלישה של 3°

תדר DME - 110.3 מ"ה

(3) סמן חיצוני, OUTER MARKER (75 מ"ה)

נקודת ציון - $32^{\circ}03'50''$ N $34^{\circ}46'09''$ E

ה. מערכת ILS למסלול 26 (CAT I)

(1) ציר מסלול, LOCALIZER

נקודת ציון - $32^{\circ}00'44''$ N $034^{\circ}51'31''$ E

תדר - 108.7 מ"ה

אות זיהוי - BA

(2) קו גלישה, GLIDEPATH

נקודת ציון - $32^{\circ}01'04''$ N $034^{\circ}53'18''$ E

תדר - 330.5 מ"ה

מותאם לזווית גלישה של 3°

(3) סמן חיצוני, OUTER MARKER (75 מ"ה)

נקודת ציון - $32^{\circ}01'37''$ N $034^{\circ}57'13''$ E

ו. מוצא כיוון DF ←

נקודת ציון $32^{\circ}00'27''$ N $034^{\circ}53'22''$ E פועל על כל תדרי העבודה של נתב"ג

בתחום ה - VHF וה - UHF.

13. שקי רוח

קיימים שני שקי רוח בשדה, שק אחד ליד תחילת מסלול 30 ושני כ - 700 מטר

דרום מערבית לתחילת מסלולים 21 ו - 26.

14. שרותי כבוי אש והצלה

- א. קטגורית הנמל לכיבוי אש : קטגוריה 9.
- ב. ציוד הצלה : אמבולנסים.
- ג. פינוי מטוס תקוע

- (1) באחריות בעל המטוס/הטייס לקבל אישור החוקר הראשי לפני פינוי מטוס המעורב בתאונה, ממוקם האירוע.
- (2) באחריות הטייס/חברת התעופה לה שייך המטוס.

15. שירותי תדלוק

ניתנים ישירות ע"י "שרותי תעופה" באמצעות תדלוק הידרנטי או באמצעות מיכליות.

- א. דלק - בנזין 100 LL , דס"ל JET-A-1.
- ב. שמן - W 120.

16. שרותי אחזקה

- שיפוץ, תיקון, שינוי ואחזקה שגרתית ובלתי שגרתית ניתנים ע"י:
- א. התעשייה האווירית הישראלית בע"מ.
- ב. "אל-על" נתיבי אויר בע"מ.

17. הוראות כלליות

א. חניה

מטוסים מטיסות פנים ארציות יחנו בעמדה שתקבע לפי הוראות המגדל או לפי רכב הכוונה "FOLLOW ME". עקב אילוצי מקום יש לתאם מראש עם מרכז התאום חניה של מעבר ל- 36 שעות.

18. תוכנית טיסה

- א. לטיסה בינלאומית תוגש תוכנית טיסה למרכז תיאום נתב"ג. זמן מסירת התוכנית טרם היציאה לטיסה, כמפורט ב- AIP ISRAEL ENR 1.10-1.
- ב. לטיסה פנים ארצית תוגש תוכנית טיסה למודיעין טיס שדה דב (ניתן להגיש באמצעות מרכז תיאום נתב"ג), כמפורט בנוהל א-11.
- ג. נתוני מטאורולוגיה יימסרו בעת אישור תוכנית הטיסה.

19. נוהלי טיסה

- א. השדה מוגדר לטיסה בכללי טיסת מכשירים.
- ב. כל הגבהים המצויינים הינם מעל פני הים, לפי לחץ QNH, אלא אם צויין במפורש אחרת.

20. שרות בקרת מכ"מ (RADAR SERVICE)

א. מרחב TMA נתב"ג הינו אזור מבוקר מכ"מ המחולק לשתי גזרות בקרה (ראה נספח ד'):

- 1) בקרת גישה.
- 2) בקרת TMA.
- ב. בקרת הגישה מיועדת בעיקר לבקרת תנועת מטוסים נכנסים ויוצאים מנתב"ג, הן בטיסות בינלאומיות והן בטיסות פנים ארציות.
- ג. בקרת TMA מיועדת לבקרת מטוסים הטסים במרחב ה-TMA, למעט מטוסים הטסים:

- 1) אזורי פקוח של שדות תעופה הנמצאים בתחום ה-TMA.
- 2) באזורי אימון של שדות הרצליה וירושלים שהפקוח עליהם נעשה על ידי מגדל הפקוח של אותו שדה.
- 3) בגזרת בקרת הגישה, למעט במקרים של כניסת מטוסים לנתב"ג מהצפון, ממזרח ו/או משדה ירושלים, המבוקרים על ידי בקרת ה-TMA בתיאום עם בקרת הגישה.
- ד. שרות בקרת מכ"מ מספק בין היתר:

- 1) משגוח על מטוסים הטסים בנתיבי טיסה מוגדרים במרחב ה-TMA והסדרת רצף ומרווחים ביניהם, לזירוז התנועה האוירית ולמניעת התנגשות בין מטוסים.
- 2) מתן וקטורים להכוונת מטוסים אל מחוץ לנתיבי טיסת מכשירים (ATS) מוגדרים במרחב ה-TMA, תוך שמירת גבהי טיסה מזעריים המפורטים במפת MINIMUM VECTORING ALTITUDE – MVA (ראה נספח י"א).
- 3) מתן וקטורים להכוונת מטוסים המבצעים גישת מכשירים לנתב"ג ו/או יציאת מכשירים מהשדה.
- 4) בקרת מטוסים הטסים במרחב ה-TMA, שלא הוזכרו לעיל.

ה. בקרת TMA/גישה תבצע שינוי בנתיב טיסה של מטוס בתנאי שהשינוי בנתיב ו/או בגובה הטיסה תואם עם יחידת הפקוח/בקרה אליו מועבר המטוס.

21. הגבלות ואיסורים

א. חציית מרחב ה-TMA בנתיבי ATS

- 1) טיסה בנתיבי ATS הן לצורך נחיתה בשדה שנמצא בתחומי ה-TMA ולצורך חציית המרחב בלבד, תעשה בתנאי שיחידת הפקוח הסמוכה תיאמה זאת קודם לכן עם עמדת הבקרה (TMA/גישה) עפ"י אזור הטיסה/חצייה.

(2) בקרת TMA/גישה רשאית לספק למטוס הטס בתחום אחריותה הכוונת מכ"מ מחוץ לנתיב, בתנאי שהוא יועבר ליחידת הפיקוח המקבלת בנקודות הדווח ובגבהים שנקבעו לכך, אלא אם תואם מראש אחרת.

ב. נוהל הפחתת רעש למטוסי סילון
ראה פירוט בספר AIP בינ"ל.

22. הקפה (ראה נספח ג')

א. גובה ההקפה

- (1) למטוסים מקטגוריה A ו-B - גובה 1500 רגל.
- (2) למטוסים מקטגוריה C ו-D - גובה מעל 2000 רגל.

ב. כוון ההקפה

- (1) מזרחית למסלול 03-21.
 - (2) דרומית למסלולים 08-26, 12-30.
- הערה: באישור המגדל ועל פי מצב התנועה האוירית בשדה ניתן לבצע הקפה צפונית למסלולים אלה.

ג. הצטרפות להקפה

תבוצע לצלע עם הרוח או לצלע הצולבת, בגובה עפ"י נקודת ההצטרפות, תוך הנמכה או טיפוס לגובה ההקפה.

ד. הגבלות

- (1) בהצטרפות ממערב, להקפה למסלול 30 או 26, אין להתחיל את הפנייה לכוון ההקפה לפני מעבר משואת LL מזרחה. הגובה המזערי למעבר המשואה הוא 3000 רגל.
- (2) בגישה סופית למסלול 26:
אין להנמיך לגובה נמוך מ- 1200 רגל, לפני יירוט קו הגלישה ואין להנמיך בזווית הקטנה מהנדרשת להנמכת ILS (או קטנה מהמתאימה לזווית ה-PAPI - בגישת ראייה) בהמשך ההנמכה.

23. יציאה וכניסה בנתיבי CVFR

א. בהתאם להוראות המגדל, תשמש נקודת דווח סגולה, כנקודת ריתוק לנכנסים מצפון, (פניה שמאלית בגובה 2000 רגל או 2500 רגל).

ב. קטע הנתיב מאיילון לנתב"ג מיועד רק למטוסים המצטרפים לנחיתה בנתב"ג. (הנתיב מוגדר בשלושה גבהים, בהתאם לכוון ההגעה לאיילון מסירה/בית שמש/תל נוף או נצר סירני).

24. נתיבי יציאה סטנדרטים לפי מכשירים (SID) Standard Departure Chart Instrument

א. נתיב המראה

נתיב הטיסה בקטע ההמראה המוגדר ב-SID, תוכנן להפחית רעש מהסביבה. יש להקפיד לטוס בנתיב המוגדר. בקרת הגישה לא תבצע שינויים בקטע זה, עד הגעת המטוס לשלב הניתוב, אלא לצורך מניעת התנגשות בין מטוסים, סטיות המטוס מנתיב הטיסה הנראית ע"ג מסך המכ"מ, או במצבי חירום.

ב. מפות ה-SIDS

מפות ה-SIDS חולקו לשתי קבוצות:

(1) קבוצה ראשונה - נוגעת לטיסות ליעדים הפנים ארציים, ראה נספחים: ז, 1ז, ח, 1ח, ט ו-1ט.

(2) קבוצה שנייה - נוגעת לטיסות ליעדים בחו"ל, ראה AIP ישראל.

ג. מתכונת ה-SID שונתה בהתאם להמלצות החדשות של ה-ICAO.

ד. כל SID קיבל כינוי בהתאם למסלול ההמראה ובהתאם לקצה הקטע של ה-Routing, דוגמא: TALMI 2A משמעותו המראה ממסלול 03 ל-TALMI. הכינוי ישמש שפה משותפת בין מגדל הפיקוח לבין הטייס. יש להשתמש בכינויים לפי המתכונת החדשה בהתאם.

ה. כינוי המסלולים בנתב"ג: A = 03, B = 08, C = 12, D = 21, E = 26, F = 30.

25. נתיבי כניסה לפי מכשירים

א. מצפון: טיסה מ-NAT VOR על RDL-191 לנתב"ג. חציית קו רוחב KANER לא מתחת גובה 4000 רגל.

- ב. ממזרח: מנקודה TALMI דרך ALROD בנתיב J10B לנתב"ג או באישור פיקוח ה - TMA מנקודה TALMI בנתיב J10 ישירות לנתב"ג.
הערה: בימי ששי וערבי חג בשעות אחה"צ ובימי שבת וחג כל היום, באישור "פיקוח דרום" בלבד, ניתן לבצע נתיב קיצור ממשואת MZD VOR בנתיב J10F, דרך LORIM לנתב"ג.
- ג. מירושלים: יציאה בנתיב J10G דרך ALROD לנתב"ג או באישור פיקוח גישה נתב"ג (שיימסר למגדל ירושלים) ישירות מירושלים בנתיב J10A לנתב"ג.
- ד. ממערב:
- 1) מנקודה SOLIN או מנקודה GITLA לנקודה RIMON בנתיב H2 דרך SIRON לנתב"ג.
 - 2) בעת סגירת נתיב H2A (כניסה מ- GITLA) תבוצע הכניסה דרך SOLIN בנתיב H11 דרך משואת NAT VOR לנתב"ג.
 - 3) כניסה ממערב עבור מטוסי חיל-האוויר בלבד: מנקודה SHIRA בנתיב H1A דרך DEENA למשואת LL, לנתב"ג.

26. תהליך חדירת עננים לשדה דב (ראה נספח ה' שדה דב)

- א. נקודת ההתחלה של תהליך חדירת עננים הינה ב - NAT VOR גובה מזערי 4 000 רגל.
- ב. עבור מטוס הבא מאזור ה - TMA (J10, ירושלים וכו') על פקח ה - TMA לתאם מבעוד מועד עם "פלוטו" את הצטרפות המטוס הנמצא בתנאי IMC, לנקודת ההתחלה של התהליך, NAT VOR.

27. טיסות אימון

- ניתנת אפשרות לבצע טיסות אימון בנתב"ג בכל ימות השבוע, למעט לחניכי טיס בטיסות יחיד, למטיסי אז"מ ומצנח ממונע, ובהגבלות שלהלן:
- א. לא תאושרנה טיסות אימונים בשעות הבאות:
- 1) בימים א-ה, שבת או חג - בין השעות 2300 עד 0600 למחרת.
 - 2) בימי ששי או ערבי חג - בין השעות 2100 עד 0900 למחרת.
- ב. על פי תוכנית אימון שבועית
- 1) תוכנית אימון שבועית חלה תמיד ביום א' למשך שבוע ימים (עד יום שבת, כולל).
 - 2) בקשה לשיבוץ טיסת אימון בתוכנית השבועית תופנה ביום חמישי בשבוע ע"י הטייס המעוניין בכך ישירות למנהל מגדל פקוח נתב"ג.
 - 3) לאחר אישור הבקשה ישבץ מנהל המגדל את הטיסה בתוכנית האימון השבועית.
 - 4) ביום הביצוע יגיש הטייס תוכנית טיסה (בנוהלים הרגילים) לאישור מודיעין טיס שדה דב.

ג. לא על פי תוכנית שבועית

1) טייס המעוניין בטיסת אימון שלא שובצה בתוכנית השבועית יפנה ישירות לראש המשמרת במגדל הפיקוח נתב"ג לקבלת אישור טרם יציאתו לטיסה.

2) ראש המשמרת יאשר את הבקשה רק אם זה מתאפשר, בהתאם למצב הפעילות בשדה לרבות תוכנית אימון שבועית.

הערה: יש לצפות לכך שלא תמיד ניתן לאשר הבקשה.

ד. מודיעין טיס שדה דב יאשר את תוכנית הטיסה לאחר שיוודא שהאימון בנתב"ג תואם מראש ואושר ע"י המגדל.

ה. אישור טיסת אימונים אינו מהווה אישור לחנייה בנתב"ג.

28. הצטרפות לנחיתה באובדן קשר (השלמה לנוהל ג - 01)

נסה ליצור קשר טלפוני עם המגדל:

03-9710420 (חדר הבקרה)

03-9710520 (מגדל הפיקוח)

א. הצטרפות מנתיבי ה-ATS

1) ב-IMC למטוס שיעודו נתב"ג:

טוס לעבר BGN VOR בגובה האחרון שקיבלת לפני אובדן הקשר.

היכנס לריתוק ($275^\circ / 095^\circ$) והתחל בהנמכה לגובה 4 000 רגל לפני עזיבת

ה-VOR לביצוע גישת ILS RWY 12 (נספח י"ב).

הערה: אם קיים דיווח מוקדם ש-ILS RWY 12 לא שמיש, היכנס לריתוק

$252^\circ / 072^\circ$ בהנמכה לגובה 4 000 רגל לפני עזיבת ה-VOR, לביצוע גישת ILS

RWY 26 (נספח י"ג).

2) ב-IMC, למטוס שיעודו שדה דב:

מ-BGN VOR (בגובה ההגעה), טוס על RDL 011 (נתיב J11) תוך הנמכה

לגובה 4 000 רגל עד NAT VOR.

מעל NAT VOR כנס לריתוק אחד $191^\circ / 011^\circ$ (בפניה שמאלית) לפני עזיבת

ה-VOR לביצוע נוהל חדירת עננים של שדה דב (נספח ה' של שדה דב).

פיקוח TMA יעדכן את "פלוטו" ו-"תמרור" בהתאם.

3) ב-VMC, למטוס שיעודו נתב"ג:

המשך בטיסה לעבר BGN VOR, התחל בהנמכה מעל השדה והצטרף להקפה

למסלול המשמש מטוסים אחרים באותה העת.

במידה ואין מטוסים באותה העת, הצטרף להקפה לפי שק הרוח.

4) ב-VMC, למטוס שייעודו הרצליה או שדה דב:

מ-BGN VOR הנמך לגובה 1 200 רגל ל-"סגולה" ומשם להרצליה דרך

"ירקונה", או לשדה דב דרך "גהה".

ב. מנתיבי התובלה הנמוכים

- (1) יש להימנע ככל שניתן מלנחות בנתב"ג, אם נתב"ג אינו יעד הטיסה או שאיננו בסיס האם של המטוס.
 - (2) הצטרף להקפה בנתיבי וגבהי הכניסה לנתב"ג עם אורות נחיתה מופעלים.
 - (3) זהה את המסלול בשימוש לפי תנועת מטוסים אחרים בהקפה, בנחיתה או בהמראה או על פי שק הרוח.
 - (4) עבור מעל המגדל והכנס לצלע עם הרוח של המסלול בשימוש, תוך הנמכה לגובה 1 500 רגל.
- הערה: בהעדר מטוסים אחרים ובהעדר רוח, הצטרף ל"צלע עם הרוח" של מסלול 30.
- הערה: המגדל יתמיד בשידור הוראות למטוס.

נספחים:

א'	-	תרשים השדה
ב'	-	תרשים עמדות החנייה
ג'	-	תרשים ההקפה
ד'	-	גבולות TMA ואיזורי פקוח
ה'	-	נתיבי ATS בתחום ה- TMA
ו'	-	נתיבי ניווט ח"א בתחום ה- TMA
ו'-1	-	SID DEENA - מסלולים 03, 08, 12, 21
ו'-2	-	SID DEENA - מסלולים 26, 30
ז'	-	SID IRM - מסלולים 03, 08, 12, 21
ז'-1	-	SID DEENA - מסלולים 26, 30
ח'	-	SID TALMI - מסלולים 26, 30
ט'	-	SID NAT - מסלולים 03, 26, 30
ט'-1	-	SID NAT - מסלולים 08, 12, 21
י'	-	EASTBOUND TWO DEP.
י"א	-	גזרות MVA
י"ב	-	גישת מכשירים ILS למסלול 12
י"ג	-	גישת מכשירים ILS למסלול 26
י"ד	-	גישת מכשירים VOR DME למסלול 12
ט"ו	-	גישת מכשירים VOR DME למסלול 26
ט"ו-1	-	גישת מכשירים VOR DME למסלול 30
ט"ז	-	הצטרפות מצפון בתקלת קשר מנתיבי CVFR
ט"ז	-	הצטרפות מדרום בתקלת קשר מנתיבי CVFR

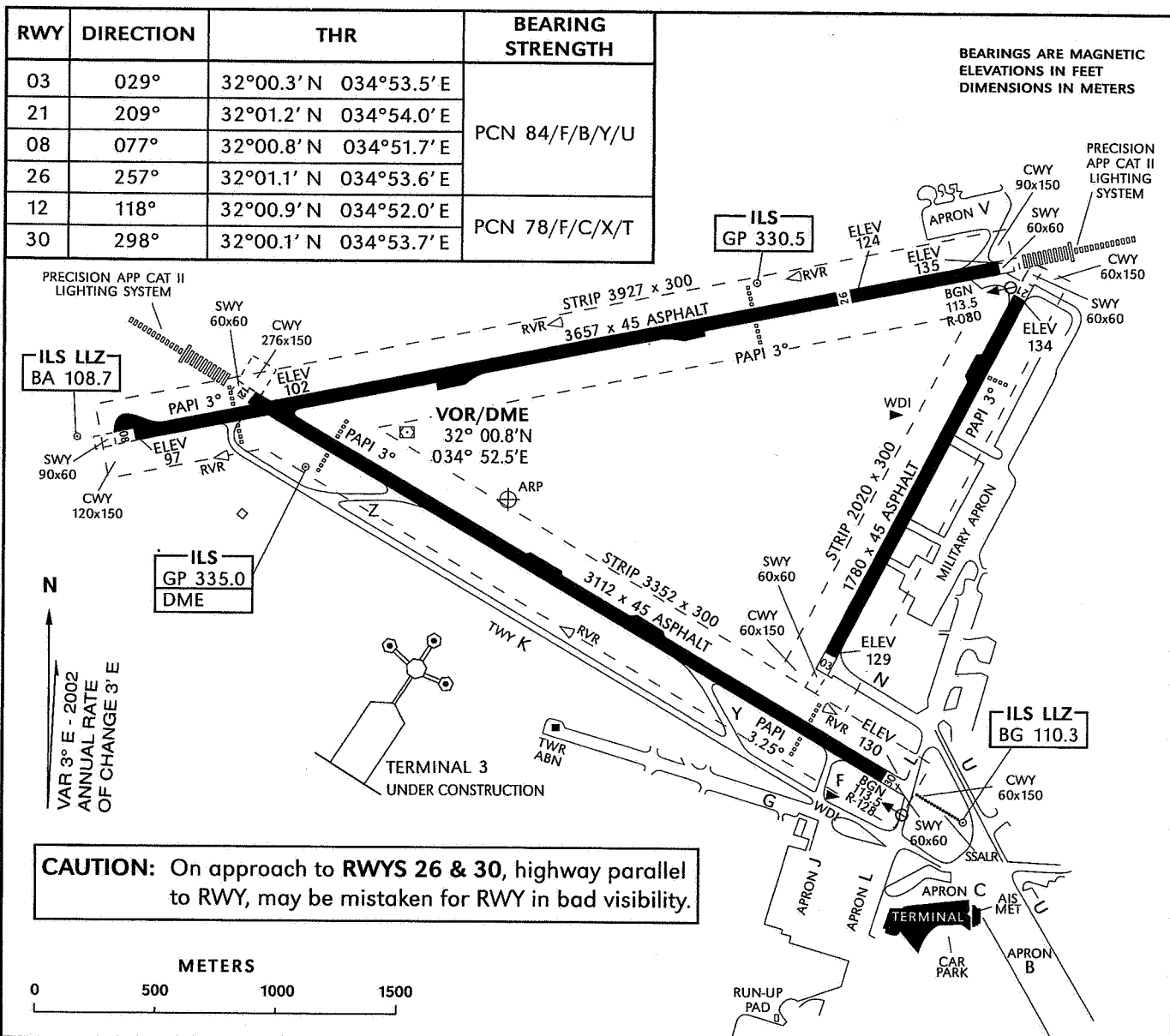
AERODROME CHART

32°00'38"N
034°52'38"E

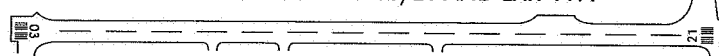
ELEV 135 FT

TWR 118.3
GND 129.2

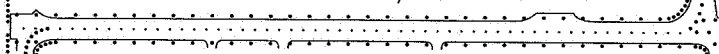
TEL-AVIV / BEN-GURION



MARKING AIDS RWY 03/21 AND EXIT TWY



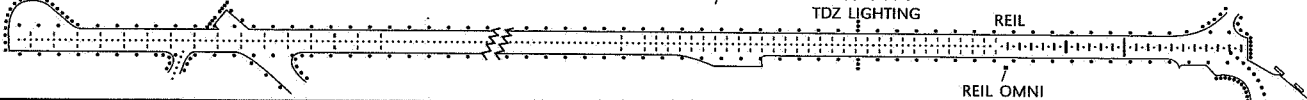
LIGHTING AIDS RWY 03/21 AND EXIT TWY



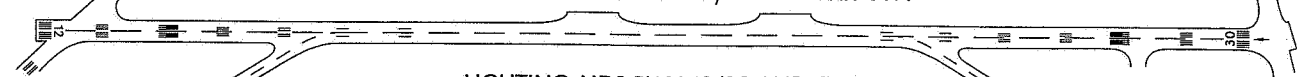
MARKING AIDS RWY 08/26 AND EXIT TWY



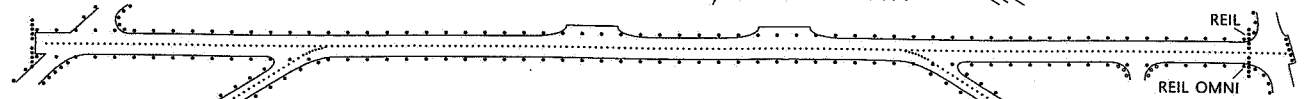
LIGHTING AIDS RWY 08/26 AND EXIT TWY



MARKING AIDS RWY 12/30 AND EXIT TWY



LIGHTING AIDS RWY 12/30 AND EXIT TWY

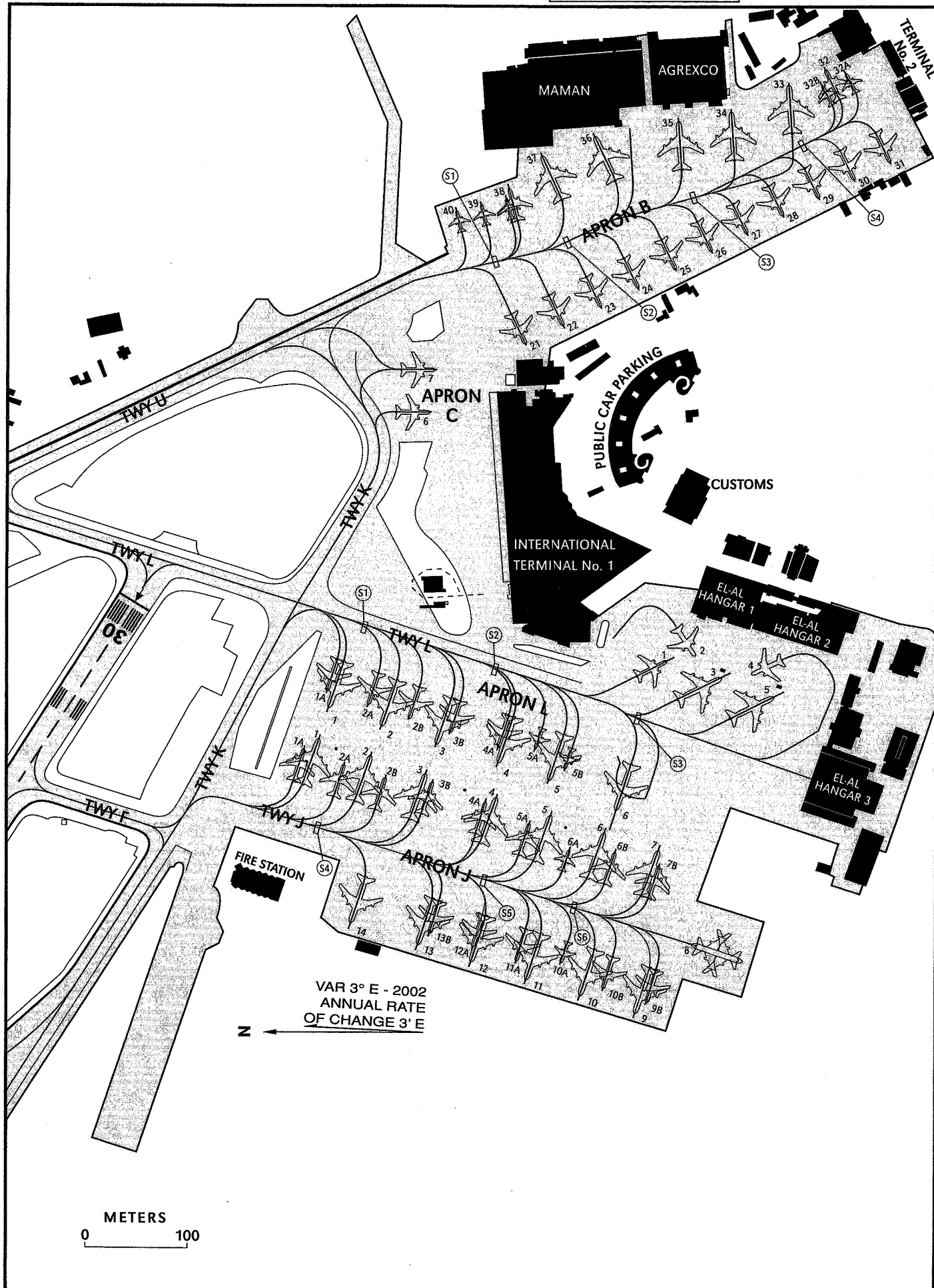


AIRCRAFT PARKING
CHART

APRON ELEV 129 FT

TWR	118.30
GND	129.20
CPT	119.35

BEN-GURION

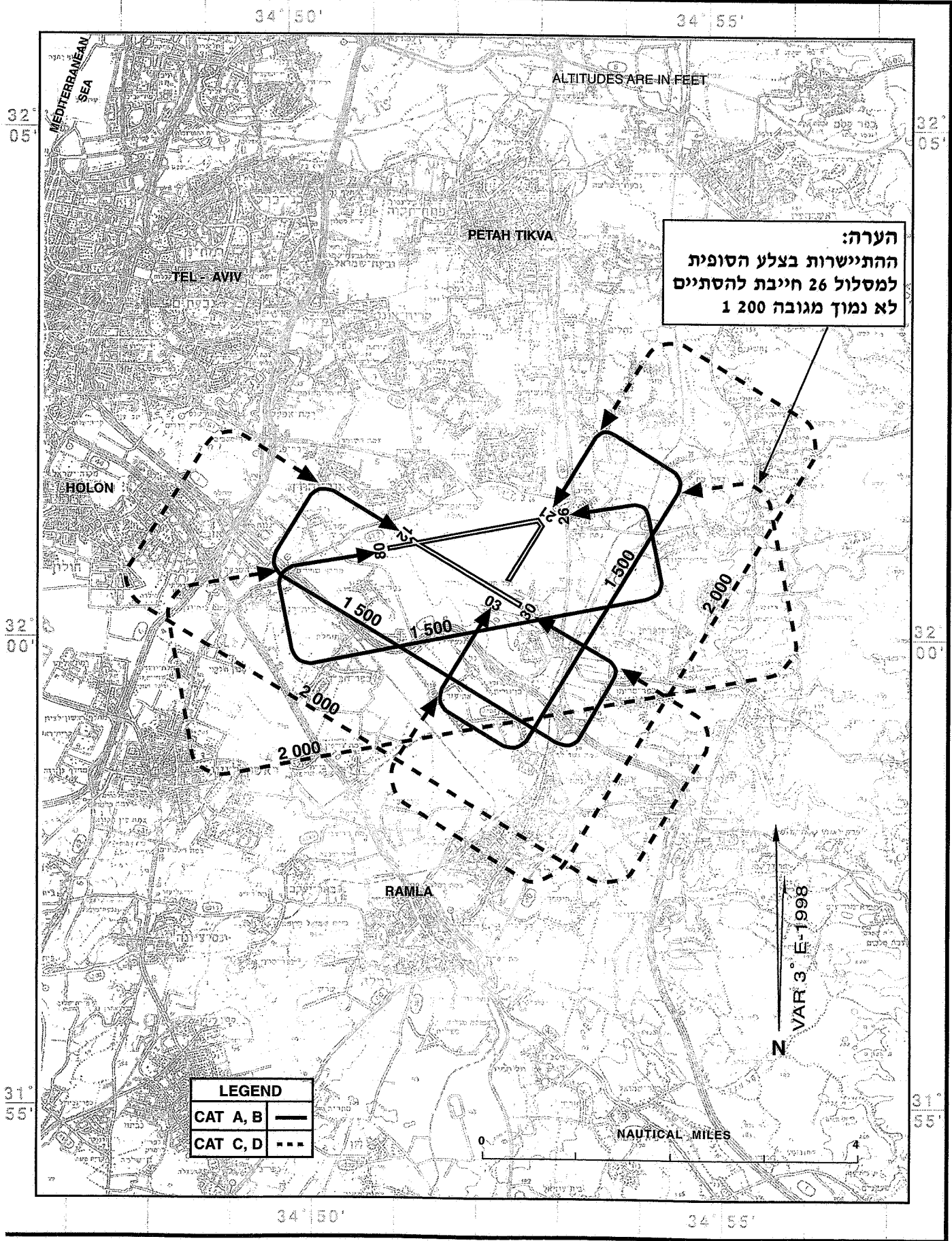


נספח ג'
 VISUAL
 CIRCUIT
 PROCEDURE

AD ELEV 135 FT

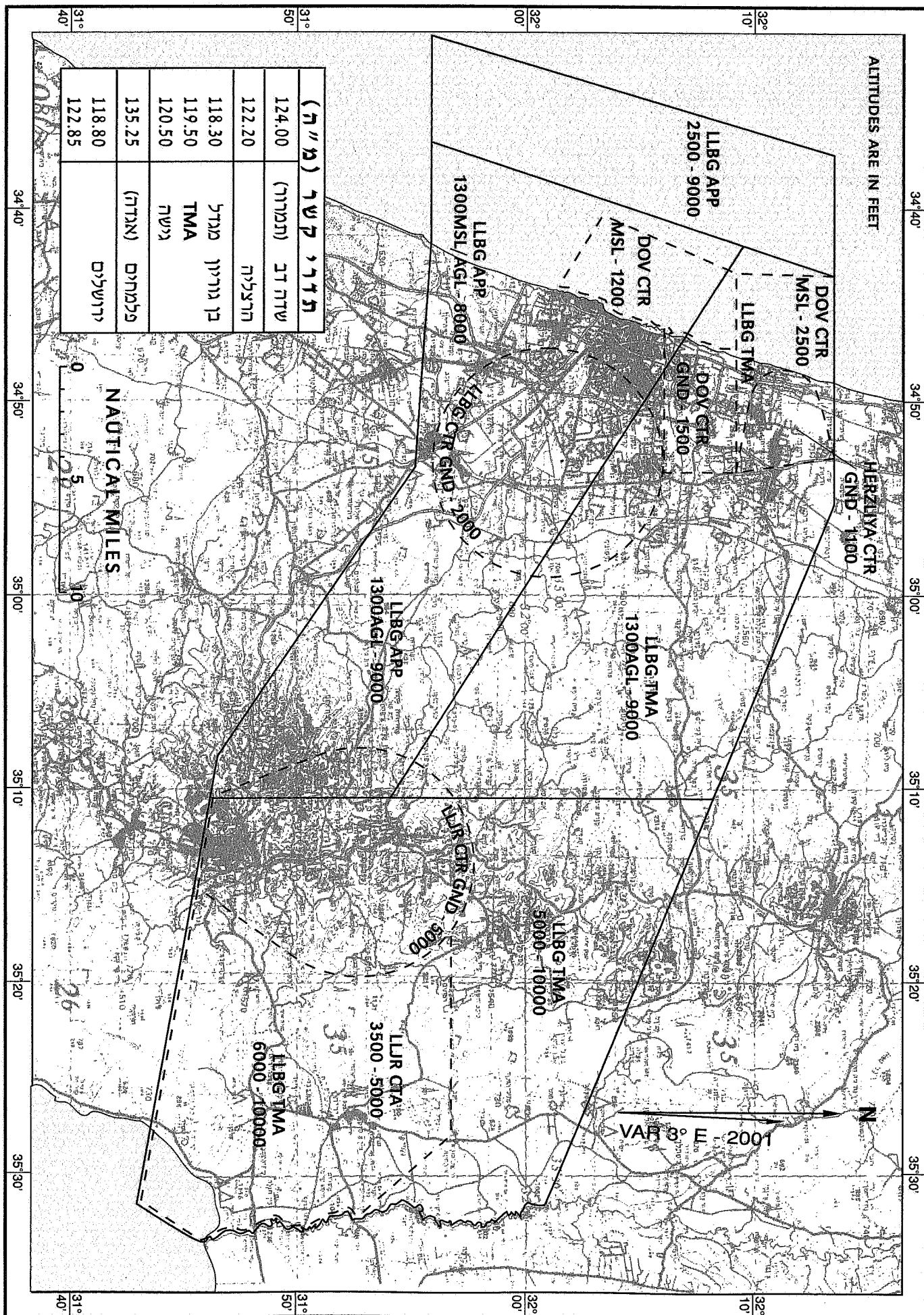
TWR 118.3

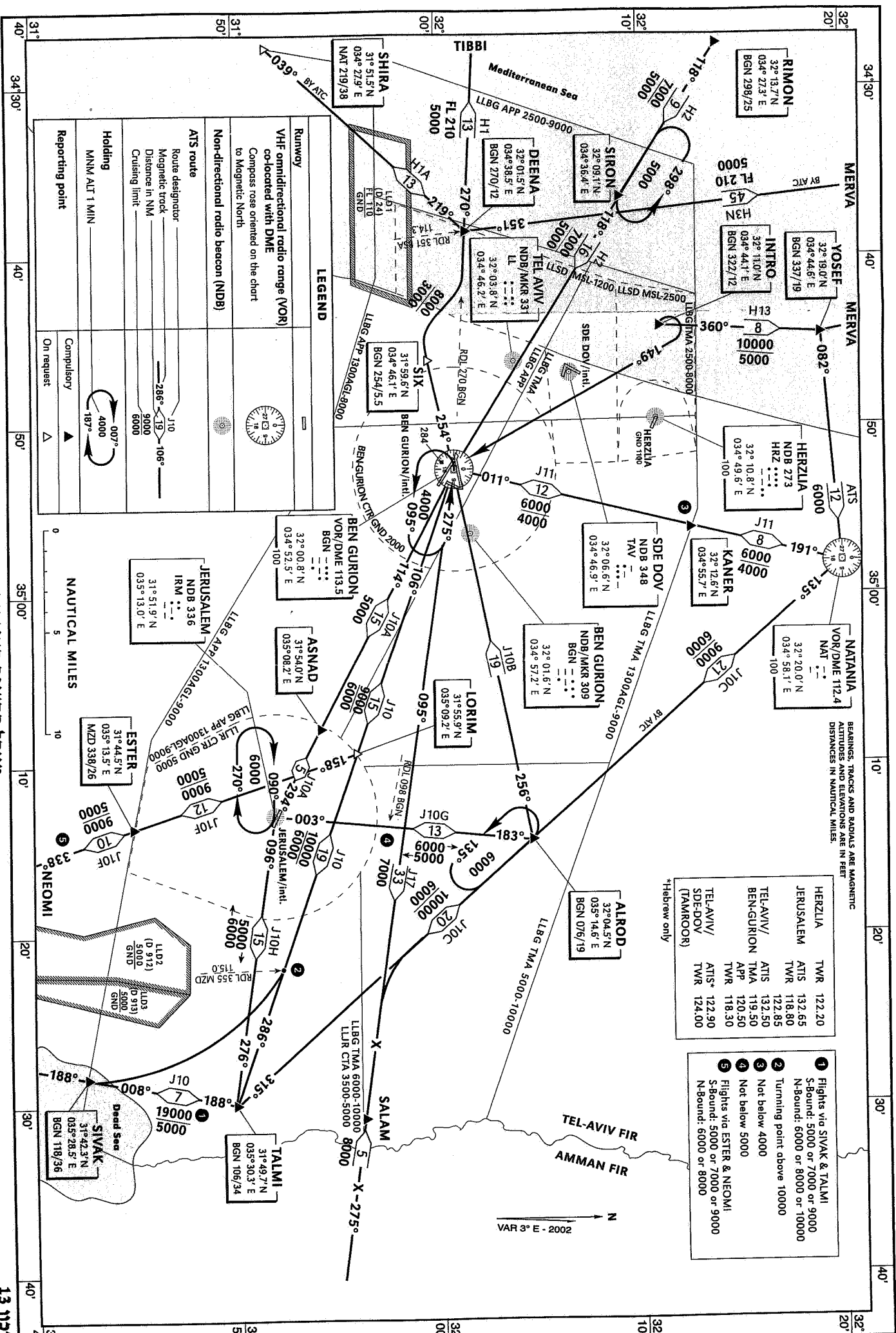
בן גוריון



BEN GURION

גבולות TMA ואזורי פיקוח

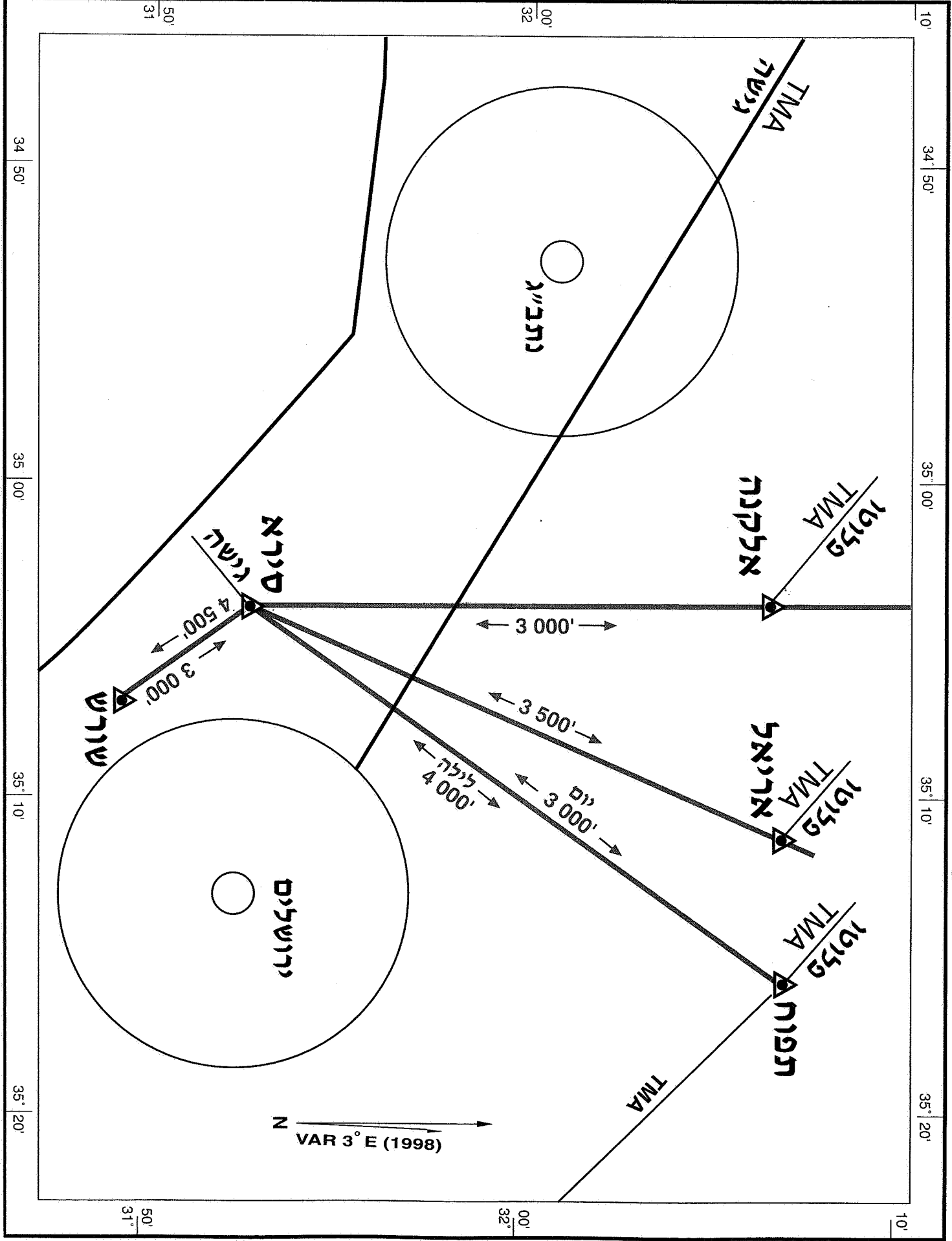




PLUTO 125.80
TMA 119.50
גישה 120.50

בן גוריון

נספח ו'
נתיבי נווט ח"א במרחב ה-TMA



STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID)

TRANSITION ALTITUDE
10500 FT

TWR 118.30
DEP 120.50
ACC 121.40

TEL-AVIV / BEN-GURION
RWYS 03, 08, 12, 21
DEENA 1A DEENA 1B
DEENA 1C DEENA 1D

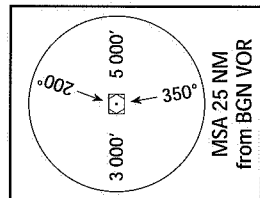
DEENA DEPARTURES (WESTBOUND)

DEENA ONE ALFA (DEENA 1A)
DEENA ONE BRAVO (DEENA 1B)
DEENA ONE CHARLIE (DEENA 1C)
DEENA ONE DELTA (DEENA 1D)

SPEED CONTROL PROCEDURE

Max IAS 250 KT below 10 000'
except over water.

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES IN NM



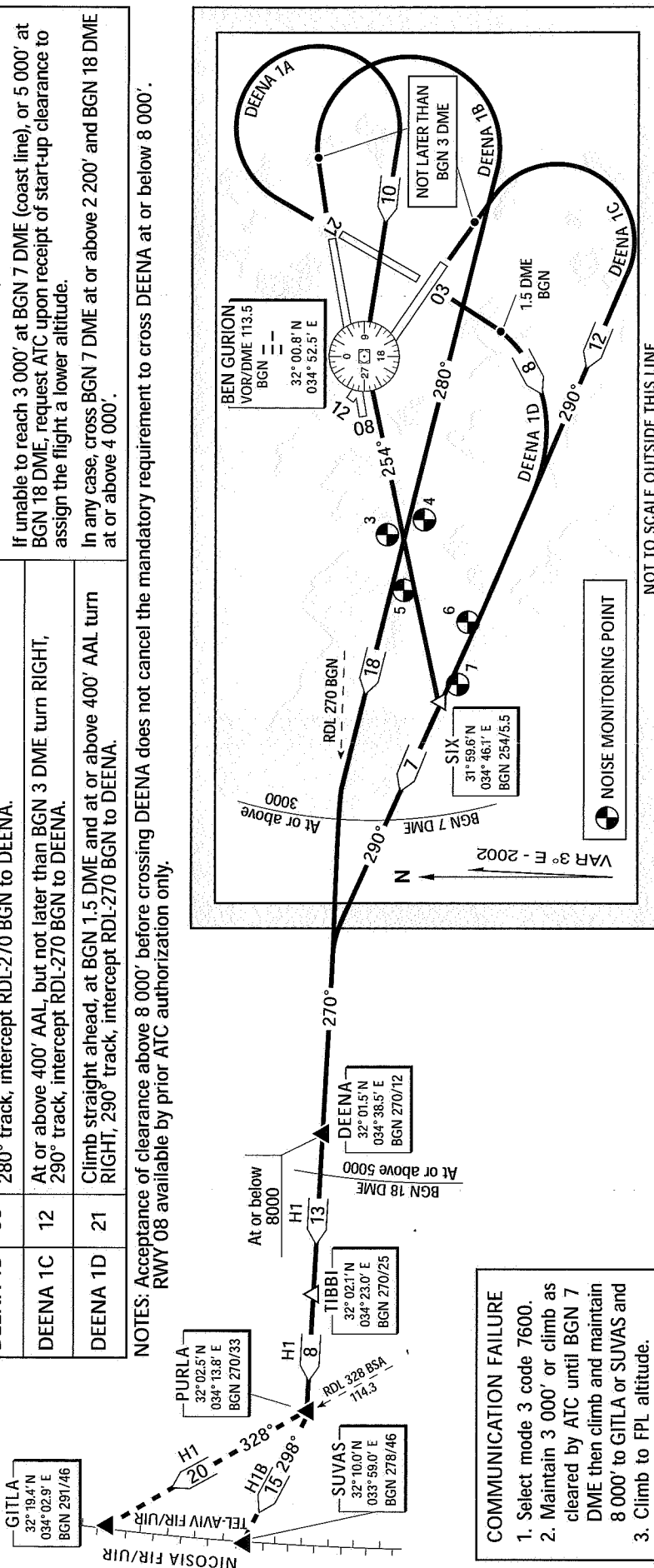
GENERAL INSTRUCTIONS
These SIDs are designed to avoid excessive ACFT noise in the areas adjacent to the airport and in the areas overflown during take-off. Strict adherence within the limits of safety and performance criteria is required.
For speed limitations - see noise abatement (refer to AD 2.5-8).
As soon as practicable after take-off contact Ben-Gurion Departure on 120.50 MHz.
These SIDs require a minimum climb gradient of 300' per NM (5%) up to 3 000':

Ground speed - KT	90	120	150	180	210	240
MINM ROC - FPM	450	600	750	900	1050	1200

If unable to comply, advise ATC before take-off.

SID	RWY	TAKE - OFF	ROUTING/ALTITUDE
DEENA 1A	03	At or above 400' AAL, turn RIGHT to BGN VOR DME, intercept RDL-254 BGN to SIX Int, turn RIGHT, 290° track, intercept RDL-270 BGN to DEENA.	Cross BGN 7 DME at or above 3 000'. Proceed on RDL-270 BGN to PURLA.
DEENA 1B	08	At or above 400' AAL, but not later than BGN 3 DME turn RIGHT, 280° track, intercept RDL-270 BGN to DEENA.	Cross DEENA at or below 8 000', BGN 18 DME at or above 5 000'.
DEENA 1C	12	At or above 400' AAL, but not later than BGN 3 DME turn RIGHT, 290° track, intercept RDL-270 BGN to DEENA.	If unable to reach 3 000' at BGN 7 DME (coast line), or 5 000' at BGN 18 DME, request ATC upon receipt of start-up clearance to assign the flight a lower altitude.
DEENA 1D	21	Climb straight ahead, at BGN 1.5 DME and at or above 400' AAL turn RIGHT, 290° track, intercept RDL-270 BGN to DEENA.	In any case, cross BGN 7 DME at or above 2 200' and BGN 18 DME at or above 4 000'.

NOTES: Acceptance of clearance above 8 000' before crossing DEENA does not cancel the mandatory requirement to cross DEENA at or below 8 000'.
RWY 08 available by prior ATC authorization only.



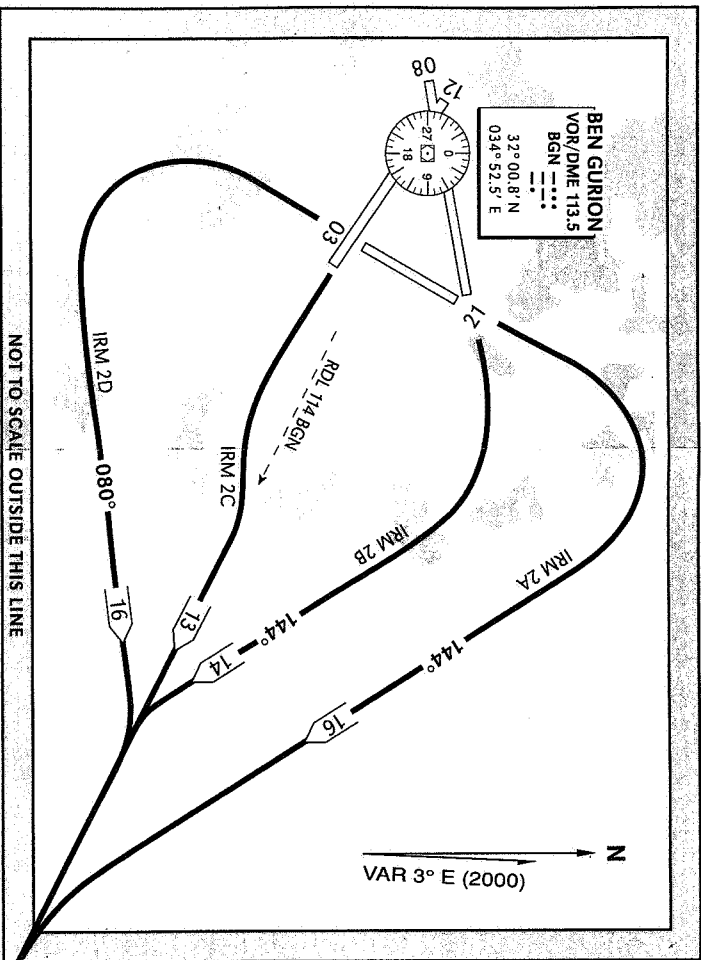
COMMUNICATION FAILURE

1. Select mode 3 code 7600.
2. Maintain 3 000' or climb as cleared by ATC until BGN 7 DME then climb and maintain 8 000' to GITLA or SUVAS and 3. Climb to FPL altitude.

NOT TO SCALE OUTSIDE THIS LINE

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES IN NM

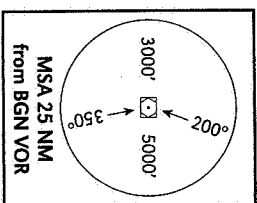
SPEED CONTROL PROCEDURE
Max IAS 250 KTS below 10000'
unless otherwise cleared by ATC



SID	RWY	TAKE - OFF	ROUTING	ALTITUDE
IRM 2A	03	At or above 400' AAL, turn RIGHT, 144° track.	Intercept BGN R-114 climbing to 5000' to ASNAD, proceed to IRM	Cross ASNAD at 5000'.
IRM 2B	08			
IRM 2C	12	At or above 400' AAL, turn LEFT, 080° track.		
IRM 2D	21			

NOTE: RWY 08 available by prior ATC authorization only.

JERUSALEM DEPARTURES (EASTBOUND)
JERUSALEM TWO ALFA (IRM 2A)
JERUSALEM TWO BRAVO (IRM 2B)
JERUSALEM TWO CHARLIE (IRM 2C)
JERUSALEM TWO DELTA (IRM 2D)



GENERAL INSTRUCTIONS

These SIDs are designed to avoid excessive ACFT noise in the areas adjacent to the airport and in the areas overflown during take-off. Strict adherence within the limits of safety and performance criteria is required.

For speed limitations - see noise abatement (refer to AD 2.5-8).

As soon as practicable after take-off contact Ben-Gurion Departure on 120.50 MHz.

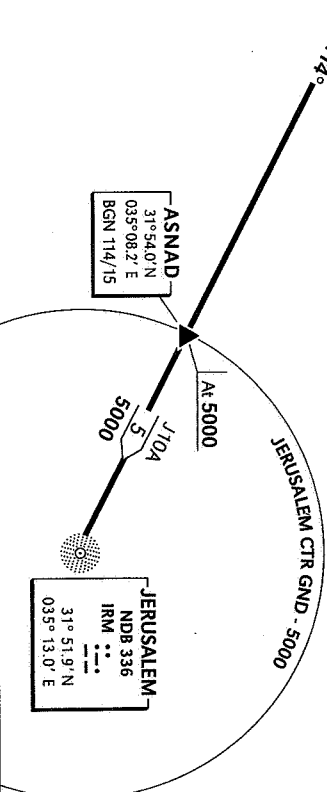
These SIDs require a minimum climb gradient of 370' per NM (6.1%) up to 5000'.

Ground speed - KTS	90	120	150	180	210	240
MNM ROC - FPM	555	740	925	1110	1295	1480

If unable to comply, advise ATC before take-off.

COMMUNICATION FAILURE

1. Select mode 3 code 7600
2. Climb 5000' to ASNAD, and
3. Proceed in accordance with FPL



TEL-AVIV / BEN-GURION
RWYS 03, 08, 12, 21
IRM 2A, IRM 2B
IRM 2C, IRM 2D

TWR	118.3
DEP	120.5
TMA	119.5
ACC	120.9

TRANSITION ALTITUDE
NIL

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID)

TEL-AVIV / BEN-GURION
RWYS 26, 30
IRM 2E IRM 2F
IRM 2F Special

TWR 118.3
DEP 120.5
TMA 119.5
ACC 120.9

TRANSITION ALTITUDE
NIL

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID)

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES IN NM

COMMUNICATION FAILURE

1. Select mode 3 code 7600.
2. Climb 5000' to ASNAD, and
3. Proceed in accordance with FPL.

SPEED CONTROL PROCEDURE

Max IAS 250 KTS below 10000'
unless otherwise cleared by ATC

GENERAL INSTRUCTIONS

These SIDs are designed to avoid excessive ACFT noise in the areas adjacent to the airport and in the areas overflown during take-off. Strict adherence within the limits of safety and performance criteria is required.

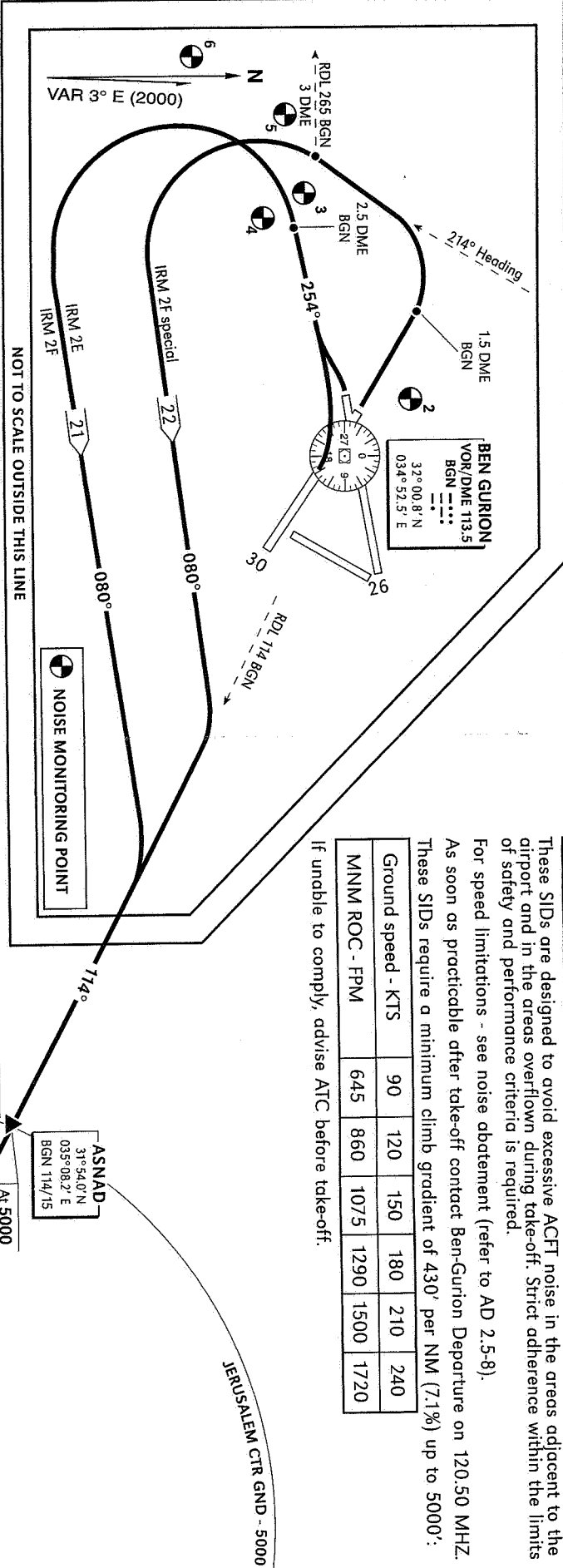
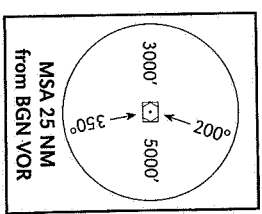
For speed limitations - see noise abatement (refer to AD 2.5-8).

As soon as practicable after take-off contact Ben-Gurion Departure on 120.50 MHz. These SIDs require a minimum climb gradient of 430' per NM (7.1%) up to 5000'.

Ground speed - KTS	90	120	150	180	210	240
MMN ROC - FPM	645	860	1075	1290	1500	1720

If unable to comply, advise ATC before take-off.

JERUSALEM DEPARTURES (EASTBOUND)
JERUSALEM TWO ECHO (IRM 2E)
JERUSALEM TWO FOXTROT (IRM 2F)
JERUSALEM TWO FOXTROT Special (IRM 2F Special)



SID	RWY	TAKE - OFF	ROUTING/ALTITUDE	NOTES
IRM 2E	26	As soon as practicable intercept BGN R-254, at 600' but not before 1 DME and not later than 2.5 DME turn LEFT, 080° track.	Intercept BGN R-114 climbing to 5000' to ASNAD, proceed to IRM as by ATC instructions. Cross ASNAD at 5000'.	1 To be assigned during the period 0600-2300 local time. 2 This departure shall not be in force when reported visibility is less than 1600m. 3 If unable to comply during the periods 0600-0800 & 1600-2300 local time, execute IRM 2F special departure, or request RWY 26 and execute IRM 2E departure.
IRM 2F	30	As soon as practicable turn LEFT without traversing RWY 26 centerline, intercept BGN R-254, at 600' but not before 1 DME and not later than 2.5 DME turn LEFT, 080° track.		4 To be assigned during the periods 0600-0800 & 1600-2300 local time.
IRM 2F Special	30	Climb straight ahead, at BGN 1.5 DME turn, LEFT 214° heading, when crossing BGN R-265 (3 DME) turn LEFT, 080° track.		

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID)

TRANSITION ALTITUDE
NIL

TWR 118.3
DEP 120.5
TMA 119.5
ACC 120.9

TEL-AVIV / BEN-GURION
RWYS 26, 30
TALMI 2E TALMI 2F
TALMI 2F Special

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES IN NM

SPEED CONTROL PROCEDURE
Max IAS 250 KT below 10 000'
unless otherwise cleared by ATC

COMMUNICATION FAILURE

1. Select mode 3 code 7600.
2. Climb to cross BGN 6 DME eastbound at 6 000' or above.
3. Climb to FPL altitude and follow established procedures.

TALMI DEPARTURES (EASTBOUND)
TALMI TWO ECHO (TALMI 2E)
TALMI TWO FOXTROT (TALMI 2F)
TALMI TWO FOXTROT Special (TALMI 2F Special)

GENERAL INSTRUCTIONS

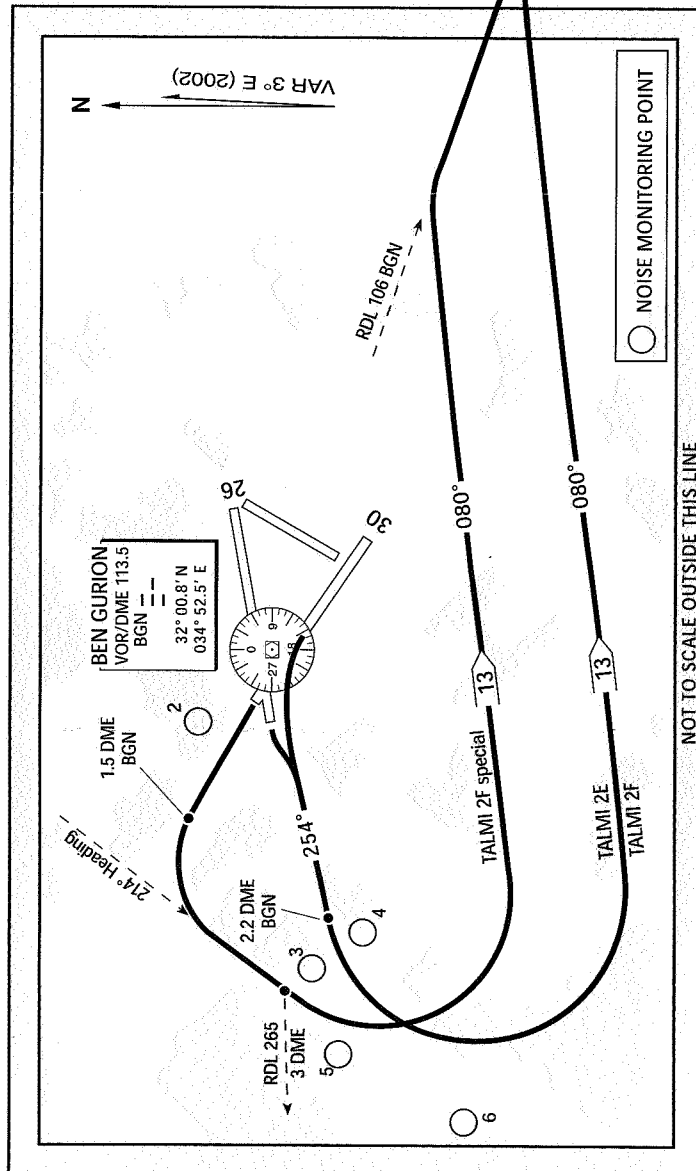
These SIDs are designed to avoid excessive ACFT noise in the areas adjacent to the airport and in the areas overflown during take-off. Strict adherence within the limits of safety and performance criteria is required.

For speed limitations - see noise abatement (refer to AD 2.5-8).

As soon as practicable after take-off contact Ben-Gurion Departure on 120.50 MHz.

These SIDs require a minimum climb gradient of 450' per NM (7.4%) up to 6 000'.

Ground speed - KTS	90	120	150	180	210
MNMM ROC - FPM	675	900	1125	1350	1575



SID	RWY	TAKE - OFF	ROUTING/ALTITUDE	NOTES
TALMI 2E	26	As soon as practicable intercept RDL 254 BGN, at 600' but not before 1 DME and not later than 2.2 DME turn LEFT, 080° track.	Intercept RDL 106 BGN. Cross BGN 6 DME eastbound at 6 000' or above. At BGN 29 DME turn RIGHT.	1 To be assigned during the period 0600-2300 local time.
TALMI 2F	30	As soon as practicable turn LEFT without traversing RWY 26 centerline, intercept RDL 254 BGN, at 600' but not before 1 DME and not later than 2.2 DME turn LEFT, 080° track.	Intercept RDL 008 MZD inbound to SIVAK, thence in accordance with the ATS routes chart.	2 This procedure shall not be in force when reported visibility is less than 1600m.
TALMI 2F Special	30	Climb straight ahead, at BGN 1.5 DME turn LEFT, 214° heading, when crossing RDL 265 BGN (3 DME), turn LEFT, 080° track.		3 If unable to comply, during the periods 0600-0800 & 1600-2300 local time execute TALMI 2F special departure, or request RWY 26 and execute TALMI 2E departure.
				4 To be assigned during the periods 0600-0800 & 1600-2300 local time.

NOTE: Between BGN 29 DME & SIVAK maintain a constant altitude of 7 000' or 9 000'

TEL-AVIV / BEN-GURION
RWYS 26, 30
TALMI 2E TALMI 2F
TALMI 2F Special

TWR 118.3
DEP 120.5
TMA 119.5
ACC 120.9

TRANSITION ALTITUDE
NIL

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID)

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES IN NM

SPEED CONTROL PROCEDURE
Max IAS 250 KT below 10000'
unless otherwise cleared by ATC

COMMUNICATION FAILURE
1. Select mode 3 code 7600.
2. Climb to cross LORIM at 6000' or above.
3. Climb to FPL altitude and follow established procedures.

TALMI DEPARTURES (EASTBOUND)
TALMI TWO ECHO (TALMI 2E)
TALMI TWO FOXTROT (TALMI 2F)
TALMI TWO FOXTROT Special (TALMI 2F Special)

GENERAL INSTRUCTIONS

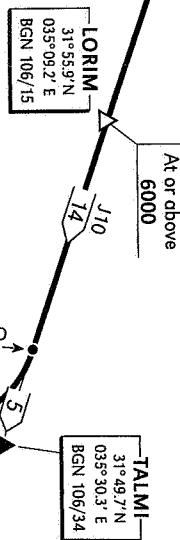
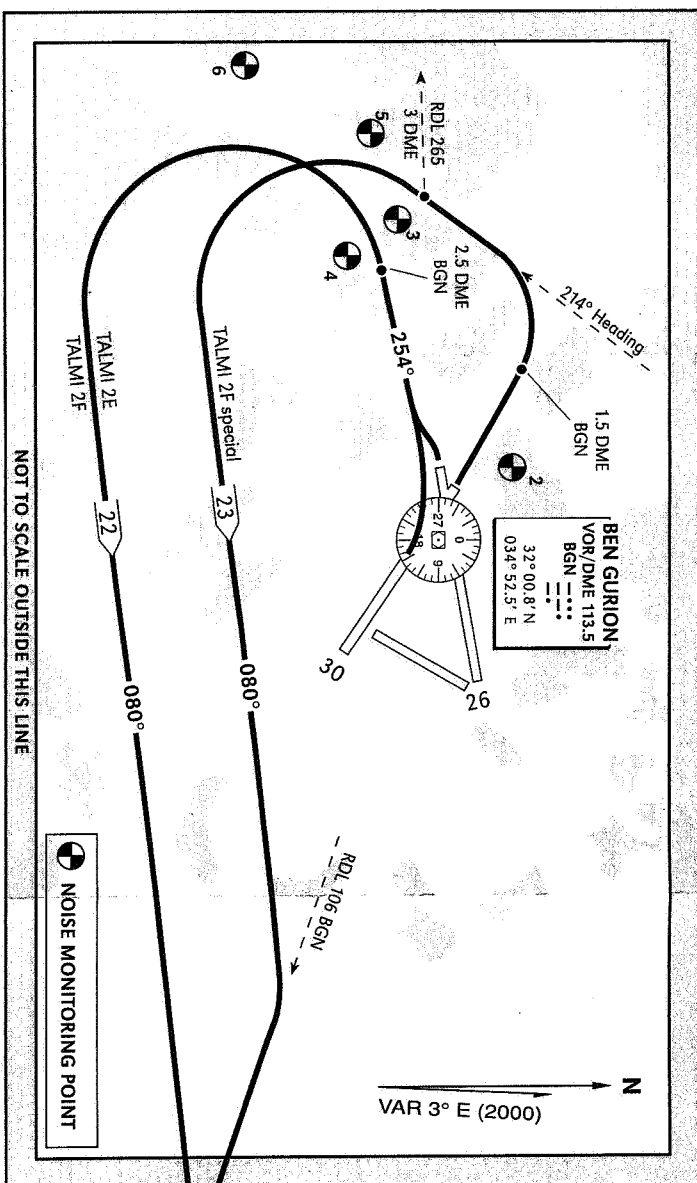
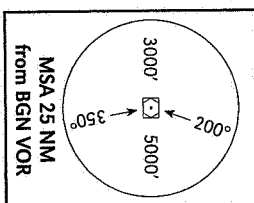
These SIDs are designed to avoid excessive ACFT noise in the areas adjacent to the airport and in the areas overflowed during take-off. Strict adherence within the limits of safety and performance criteria is required.

For speed limitations - see noise abatement (refer to AD 2.5-8).

As soon as practicable after take-off contact Ben-Gurion Departure on 120.50 MHz.

These SIDs require a minimum climb gradient of 430' per NM (7.1%) up to 6000'.

Ground speed - KTS	90	120	150	180	210	240
MNM ROC - FPM	645	860	1075	1290	1500	1720



SID	RWY	TAKE - OFF	ROUTING/ALTITUDE	NOTES
-----	-----	------------	------------------	-------

TALMI 2E
26
As soon as practicable intercept RDL 254 BGN, at 600' but not before 1 DME and not later than 2.5 DME turn LEFT, 080° track.

TALMI 2F
30
As soon as practicable turn LEFT without traversing RWY 26 centerline, intercept RDL 254 BGN, at 600' but not before 1 DME and not later than 2.5 DME turn LEFT, 080° track.

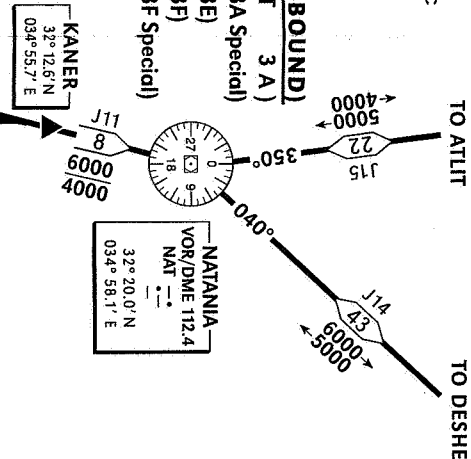
TALMI 2F Special
30
Climb straight ahead, at BGN 1.5 DME turn LEFT, 214° heading, when crossing RDL 265 BGN (3 DME), turn LEFT, 080° track.

NOTE: Between BGN 29 DME & SIVAK maintain at a constant altitude 7000' or 9000'

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES IN NM

NATANIA DEPARTURES (NORTHBOUND)

NATANIA THREE ALFA (NAT 3A)
NATANIA THREE ALFA Special (NAT 3A Special)
NATANIA THREE ECHO (NAT 3E)
NATANIA THREE FOXTROT (NAT 3F)
NATANIA THREE FOXTROT Special (NAT 3F Special)

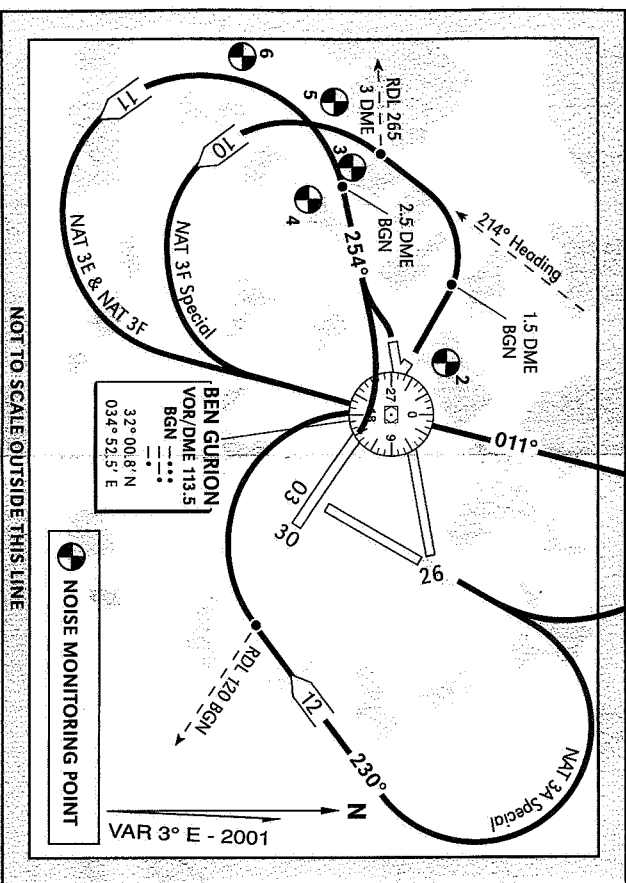


SPEED CONTROL PROCEDURE

Max IAS 250 KT below 10000'
unless otherwise cleared by ATC

COMMUNICATION FAILURE

1. Select mode 3 code 7600.
2. Climb to 4000' to KANER, and
3. Climb to FPL altitude.



GENERAL INSTRUCTIONS

These SIDs are designed to avoid excessive ACFT noise in the areas adjacent to the airport and in the areas overflown during take-off. Strict adherence within the limits of safety and performance criteria is required.

For speed limitations - see noise abatement (refer to AD 2.5-8).

As soon as practicable after take-off contact Ben-Gurion Departure on 120.50 MHz.

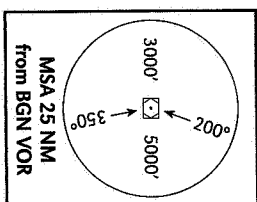
These SIDs require minimum climb gradients of:

GROUND SPEED - KTS	90	120	150	180	210	240
MNM ROC - FPM	645	860	1075	1290	1500	1720

450' per NM (7.4%) up to 4000' (for SID NAT 3A only):

GROUND SPEED - KTS	90	120	150	180	210	240
MNM ROC - FPM	675	900	1125	1350	1575	1800

If unable to comply, advise ATC before take-off.



STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID)

TRANSITION ALTITUDE
NIL

TWR	118.30
DEP	120.50
TMA	119.50
PLUTO	127.10

TEL-AVIV / BEN-GURION
RWYS 03, 26, 30
NAT 3A Special
NAT 3F Special
NAT 3E Special

TAKE - OFF

SID	RWY	ROUTING/ALTITUDE
NAT 3A	03	At or above 400' AAL turn LEFT, 340° track, intercept RDL 011 BGN.
NAT 3A Special	03	At or above 400' AAL turn RIGHT, 230° track, when crossing RDL 120 BGN turn RIGHT to BGN VOR DME, intercept RDL 011 BGN.
NAT 3E	26	As soon as practicable intercept RDL 254 BGN, at 600', but not before 1 DME and not later than 2.5 DME turn LEFT via BGN VOR DME, intercept RDL 011 BGN.
NAT 3F	30	As soon as practicable turn LEFT without traversing RWY 26 centerline, intercept RDL 254 BGN, at 600', but not before 1 DME and not later than 2.5 DME turn LEFT, via BGN VOR DME, intercept RDL 011 BGN.
NAT 3F Special	30	Climb straight ahead, at BGN 1.5 DME turn LEFT, 214° heading, at RDL 265 BGN (3 DME) turn LEFT, via BGN VOR DME, intercept RDL 011 BGN.

NOTES:

1. Available only between 0600-2300 local time.
2. This procedure shall be in force when reported visibility is not less than 1600 m.
3. If unable to comply, between 0600-0800 & 1600-2300 local time, execute NAT 3F Special, or request RWY 26 and execute NAT 3E.
4. Available only between 0600-0800 & 1600-2300 local time.

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID)

TRANSITION ALTITUDE
NIL

TWR 118.30
DEP 120.50
TMA 119.50
PLUTO 127.10

TEL-AVIV / BEN-GURION
RWYS 08, 12, 21
NAT 3B NAT 3C
NAT 3D

NATANIA DEPARTURES (NORTHBOUND)

NATANIA THREE BRAVO (NAT 3B)
NATANIA THREE CHARLIE (NAT 3C)
NATANIA THREE DELTA (NAT 3D)

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES IN NM

NATANIA
VOR/DME 112.4
NAT
32° 20.0' N
034° 58.1' E

KANER
32° 12.6' N
034° 55.7' E

SPEED CONTROL PROCEDURE

Max IAS 250 KT below 10000'
unless otherwise cleared by ATC

COMMUNICATION FAILURE

1. Select mode 3 code 7600.
2. Climb to 4000' to KANER, and
3. Climb to FPL altitude.

GENERAL INSTRUCTIONS

These SIDs are designed to avoid excessive ACFT noise in the areas adjacent to the airport and in the areas overflown during take-off. Strict adherence within the limits of safety and performance criteria is required.

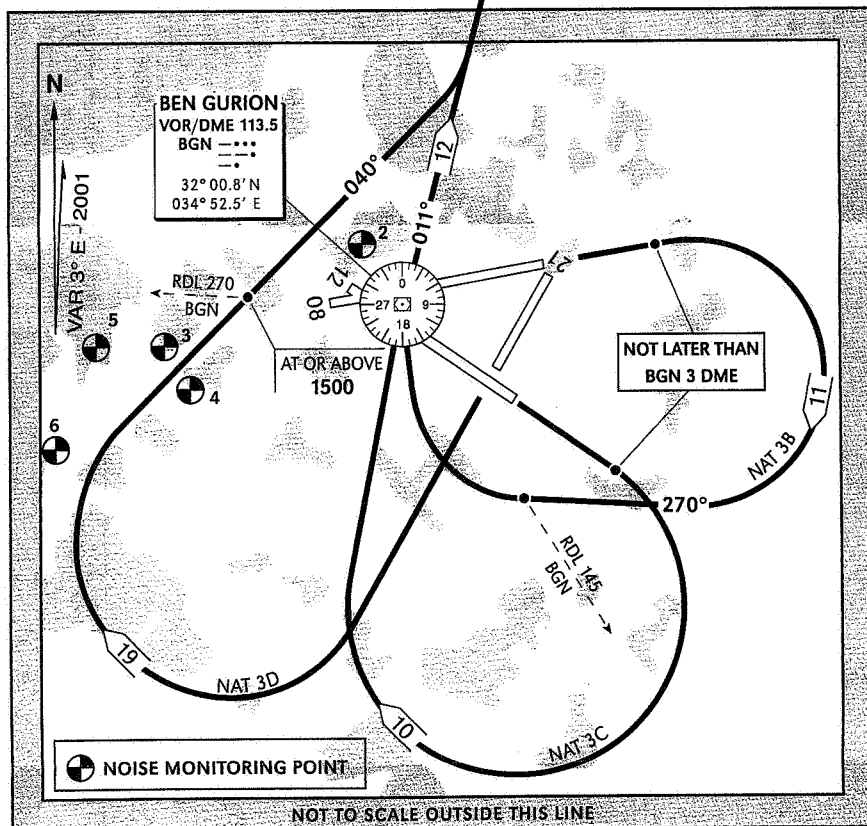
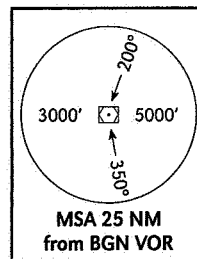
For speed limitations - see noise abatement (refer to AD 2.5-8).

As soon as practicable after take-off contact Ben-Gurion Departure on 120.50 MHz.

These SIDs require minimum climb gradients of:

300' per NM (5%) up to 4000':

GROUND SPEED - KTS	90	120	150	180	210	240
MNM ROC - FPM	450	600	750	900	1050	1200



SID	RWY	TAKE - OFF	ROUTING/ALTITUDE
NAT 3B	08	At or above 400' AAL but not later than BGN 3 DME, turn RIGHT, 270° track, when crossing RDL 145 BGN turn RIGHT, via BGN VOR DME intercept RDL 011 BGN.	Cross KANER at 4000', thence via NAT VOR DME and in accordance with the ATS routes chart onto J14 to DESHE, or onto J15 to ATLIT.
NAT 3C	12	At or above 400' AAL but not later than BGN 3 DME turn RIGHT, via BGN VOR DME intercept RDL 011 BGN.	
NAT 3D	21	At or above 400' AAL turn RIGHT, 040° track, cross RDL 270 BGN at or above 1500', intercept RDL 011 BGN.	

GENERAL INSTRUCTIONS

For noise abatement procedure refer to AD 2.5-8.

As soon as practicable after take-off contact Ben-Gurion Departure on 120.50 MHz.

These departures require a minimum climb gradient of 450' per NM (7.4%) up to 6 000'.

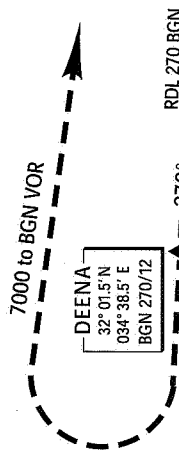
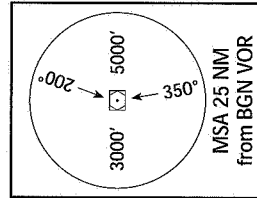
Ground speed - KT	90	120	150	180	210
MINM ROC - FPM	675	900	1125	1350	1575

BEARINGS, TRACKS AND RADIALS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS ARE IN FEET
DISTANCES IN NM

SPEED RESTRICTION
Max IAS 250 KT below 10000'
unless otherwise cleared by ATC.

LEGEND

Radar Vectoring Route	Communication Failure Route



DEPARTURES ROUTE DESCRIPTION

RWY	ROUTING/ALTITUDE
26	As soon as practicable after take-off, intercept and follow RDL 254 BGN westbound. Expect radar vectoring eastbound and further instructions by Ben Gurion Departure.
30	As soon as practicable after take-off, turn LEFT without traversing RWY 26 centerline, intercept and follow RDL 254 BGN. Expect radar vectoring eastbound and further instructions by Ben Gurion Departure.

NOTES:

1. If unable to comply, request RWY 26 for take-off.
2. To be assigned during the period 0600-2300 local time.
3. This departure shall not be in force when the reported visibility is less than 1600m.

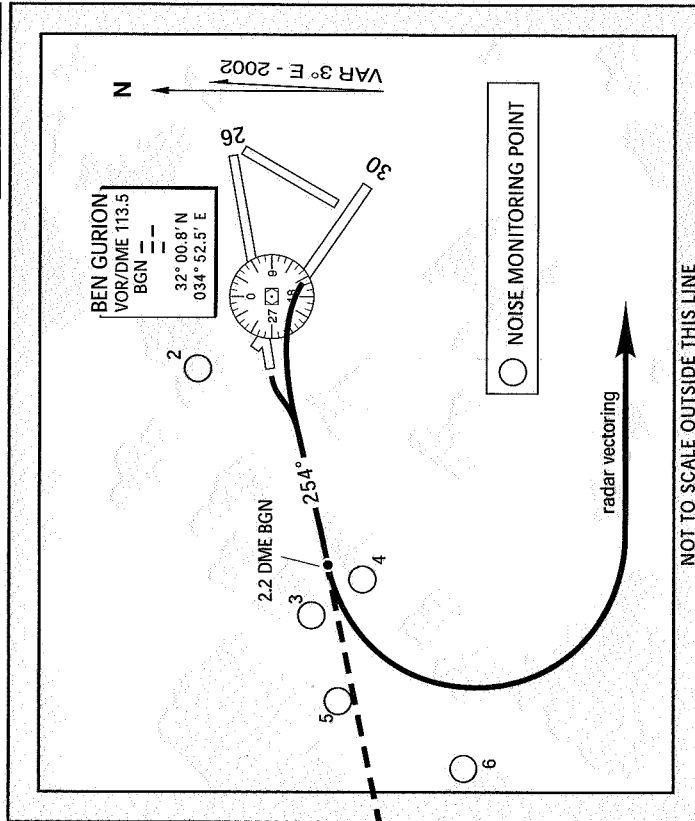
COMMUNICATION FAILURE

If communication failure occurs prior to being provided with radar vectoring:

1. Select mode 3 code 7600.
2. Follow RDL 254 BGN to SIX. Turn RIGHT, 290° track to intercept and follow RDL 270 BGN westbound, climbing to 7 000'. Cross BGN 7 DME (coastline) westbound at 3 000' or above.
At DEENA turn RIGHT to BGN VOR. Cross BGN VOR at 7 000', thence:
 - a. Destination flights southbound - proceed on RDL 106 BGN to TALMI and southbound onto RDL 008 MZD to SIVAK at 7 000', thence continue climbing to FPL altitude.
 - b. Destination flights eastbound - proceed on RDL 095 BGN to SALAM at 7 000', thence continue eastbound climbing to FPL altitude.

If communication failure occurs after being provided with radar vectoring:

1. Select mode 3 code 7600.
2. Proceed according destination as follow:
 - a. Destination flights southbound - as soon as possible intercept RDL 106 BGN proceed to TALMI and southbound onto RDL 008 MZD to SIVAK at 7 000', thence continue climbing to FPL altitude.
 - b. Destination flights eastbound - as soon as possible intercept RDL 095 BGN proceed to SALAM at 7 000', thence continue eastbound climbing to FPL altitude.
3. In both cases, cross BGN 6 DME eastbound at 6 000' or above.



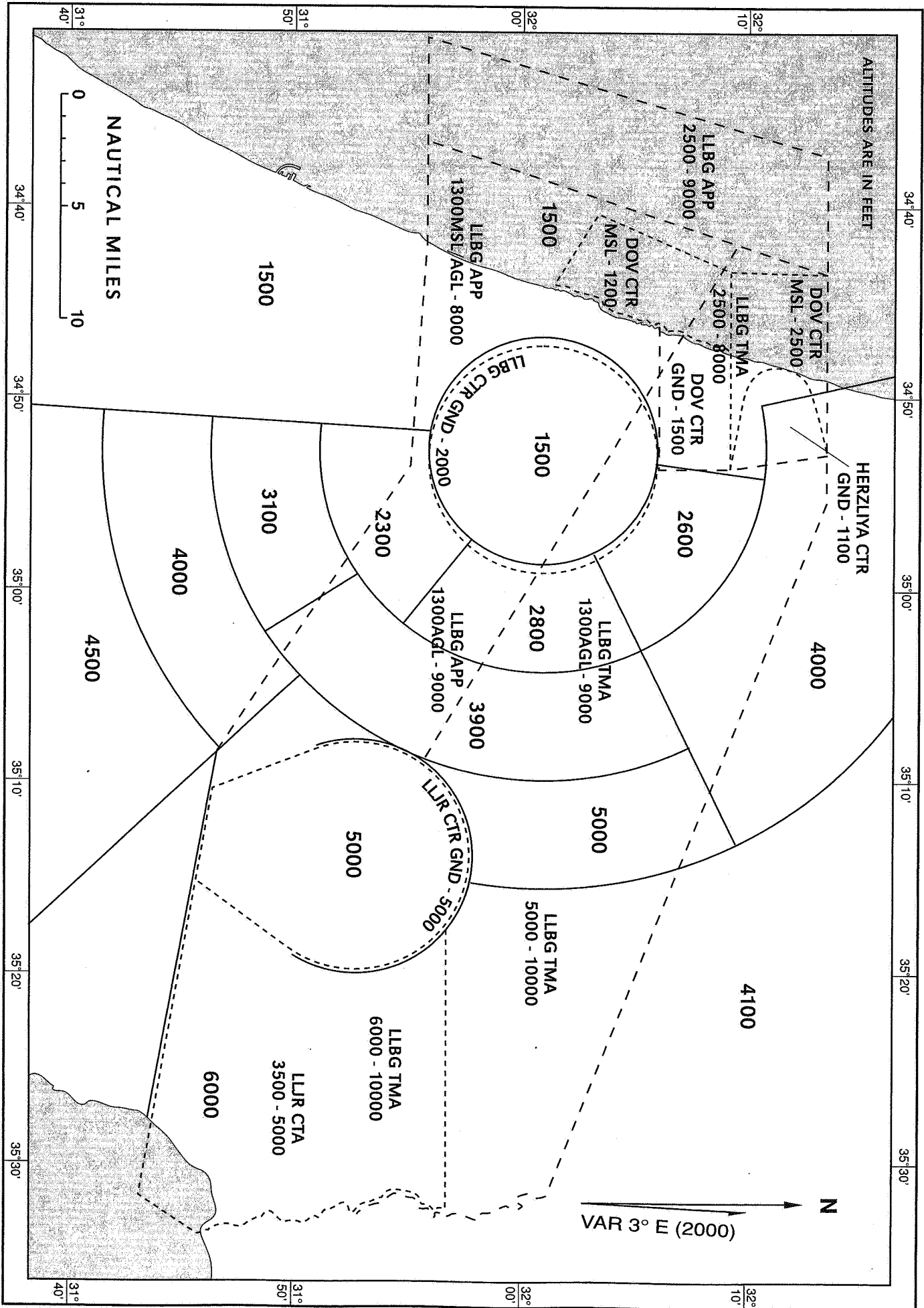
TRANSITION ALTITUDE
NIL

TWR	118.3
DEP	120.5
TMA	119.5
ACC	120.9

TEL-AVIV / BEN-GURION
RWYS 26, 30

גזרות MVA בתחום ה-TMA

BEN GURION

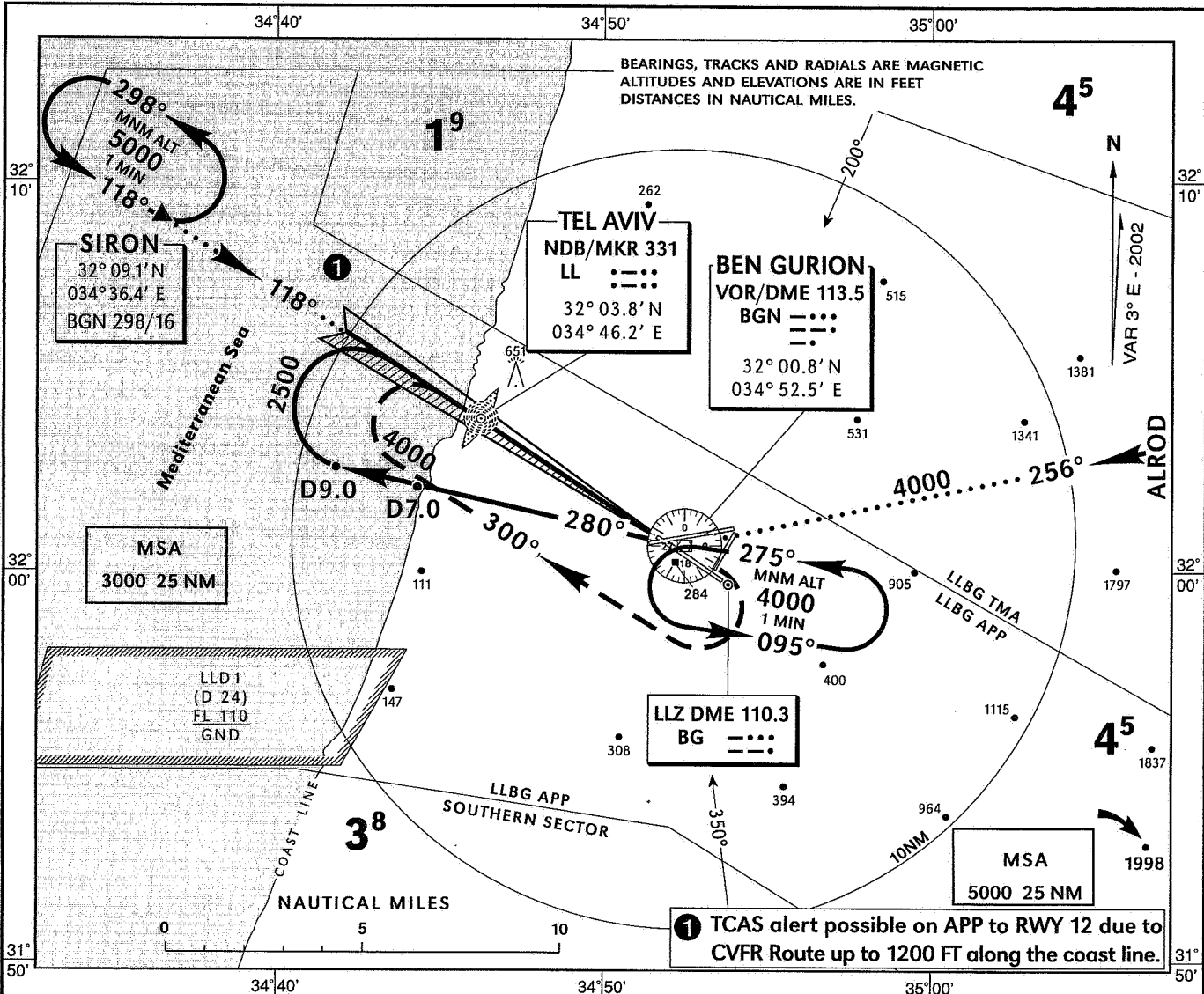


**INSTRUMENT
APPROACH
CHART**

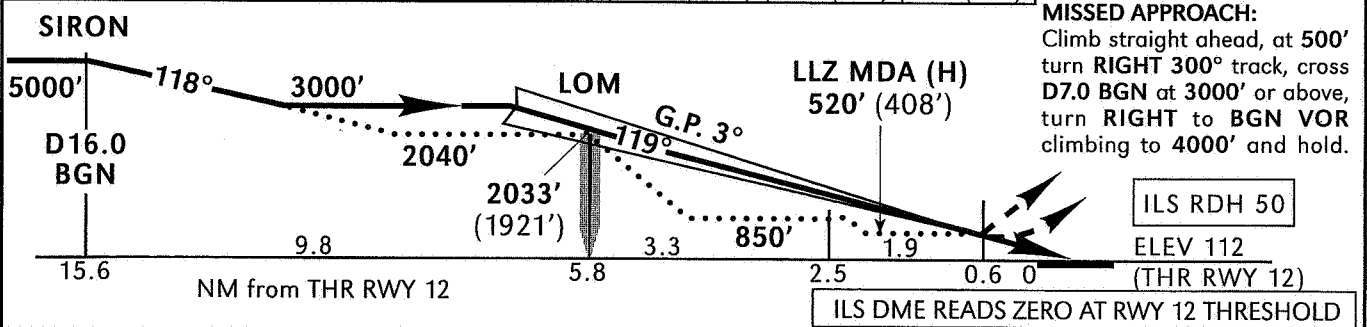
**AERODROME ELEV 135 FT
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 12 - ELEV 112 FT**

**APP 120.50
TWR 118.30**

**TEL-AVIV / BEN-GURION
ILS DME / ILS
RWY 12**



LLZ (GP INOP)	BG ILS DME	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	Transition Altitude 10500
	ALT (HAT)	1770 (1658)	1447 (1335)	1124 (1012)	801 (689)	478 (366)	



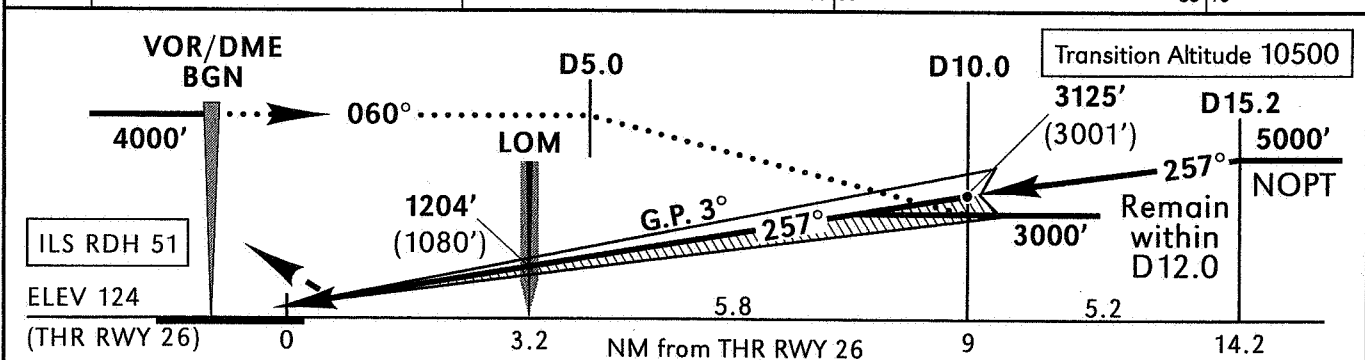
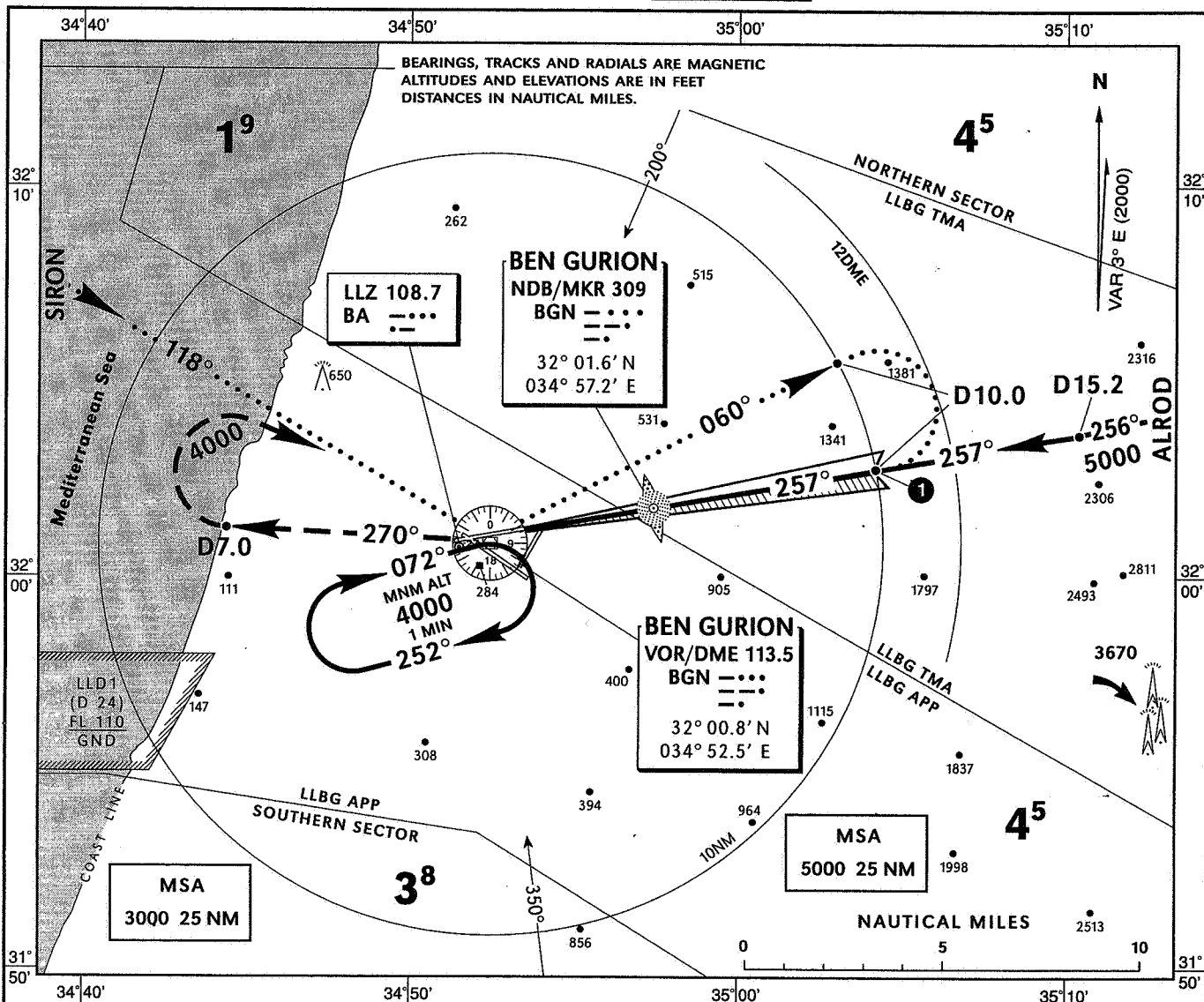
Straight-in Approach						Circling		
ILS		LLZ (GP INOP)				High terrain EAST of airport. Remain within DME 3.8 BGN VOR		
DA 312' (200')		With DME MDA 520' (408')		WO DME		MAX KT	MDA (H)	VIS
FULL	ALS out		ALS out			90	580' (445')	1600m
A		RVR 730m	RVR 1500m		NOT AUTHORIZED	120	600' (465')	1600m
B	RVR 550m	VIS 800m	VIS 1600m			140	600' (465')	2400m
C	VIS 800m	VIS 1200m	RVR 1800m			165	700' (565')	3200m
D			VIS 2000m					
Ground speed - KT		70	90	100	120	140	160	180
Rate of descent - FPM		377	484	538	646	753	861	968
LLZ: MAPT at 0.6 BG ILS DME								

INSTRUMENT
APPROACH
CHART

AERODROME ELEV 135 FT
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 26 - ELEV 124 FT

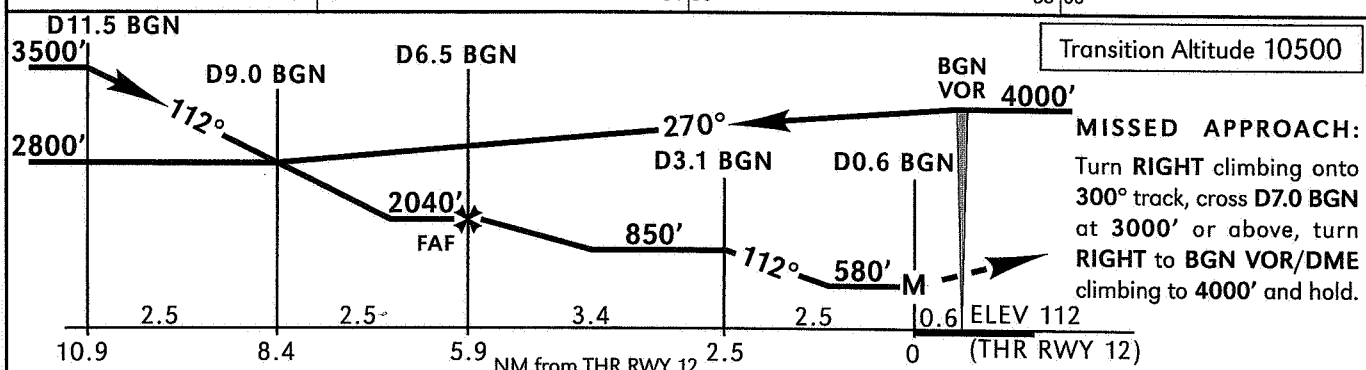
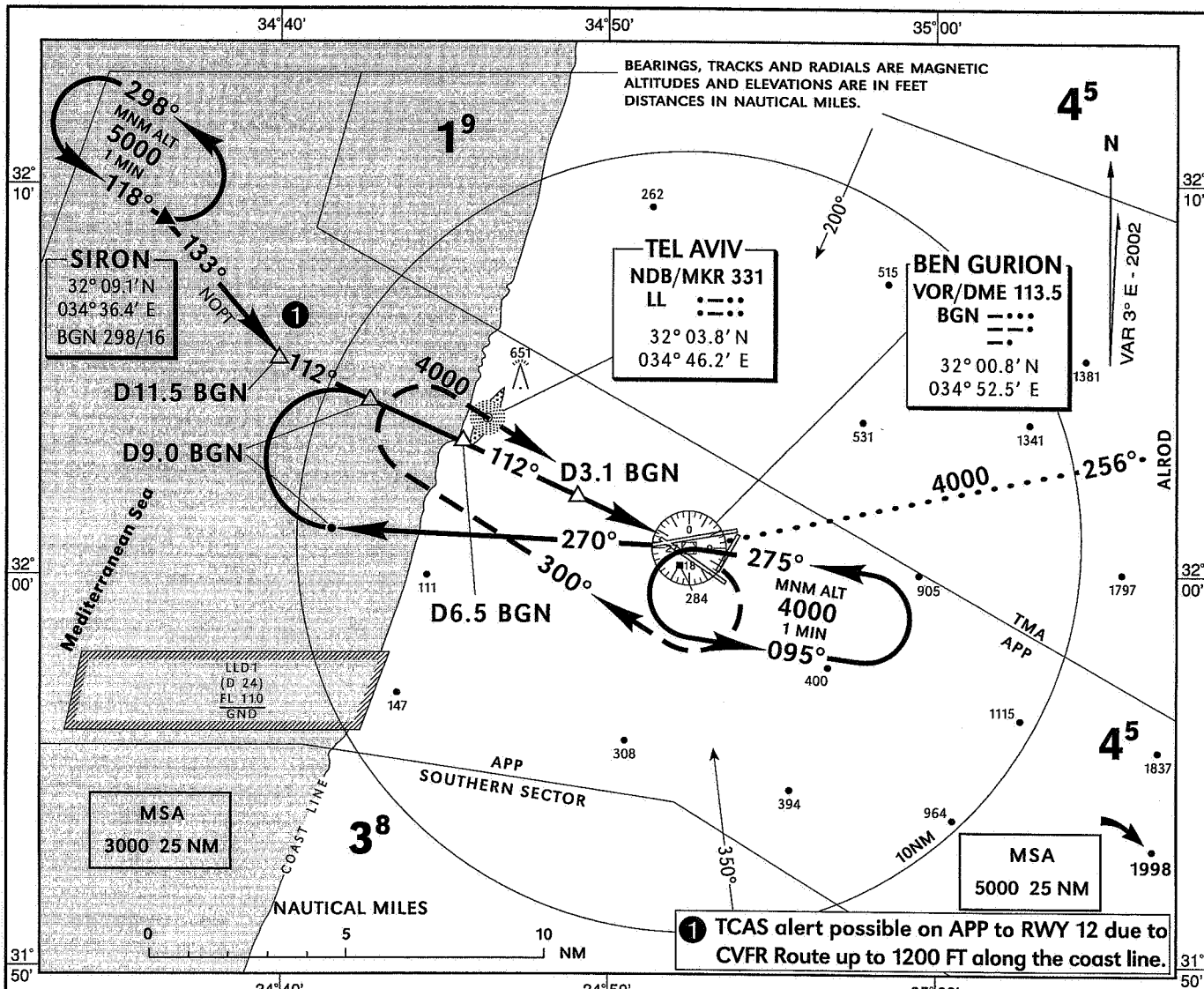
TMA 119.50
APP 120.50
TWR 118.30

TEL-AVIV / BEN-GURION
ILS
RWY 26



MISSED APPROACH: Climb straight ahead, at 500' turn **RIGHT** to intercept **RDL 270 BGN** outbound, cross **D7.0** at 3000' or above, turn **RIGHT** to **BGN VOR/DME** climbing to 4000' and hold.

Straight-in Approach								Circling		
DA(H) 324' (200')		ILS		DA(H) 374' (250')		LLZ (GP INOP)		High terrain EAST of airport. Remain within DME 3.8 BGN VOR		
	FULL	ALS out						MAX KTS	MDA (H)	VIS
A	800m	1200m		NOT AUTHORIZED				90	580' (445')	1600m
B						120	600' (465')	1600m		
C						140	600' (465')	2400m		
D						165	700' (565')	3200m		
Ground speed - KTS		90	100	120	140	160	180	① GP intercept is very close to the end of inbound turn		
Rate of descent - FPM		484	538	646	753	861	968			
Rate of descent - D15.2 to D10		540	600	720	840	960	1080			

INSTRUMENT
APPROACH
CHARTAERODROME ELEV 135 FT
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 12 - ELEV 112 FTAPP 120.50
TWR 118.30TEL-AVIV / BEN-GURION
VOR/DME
RWY 12

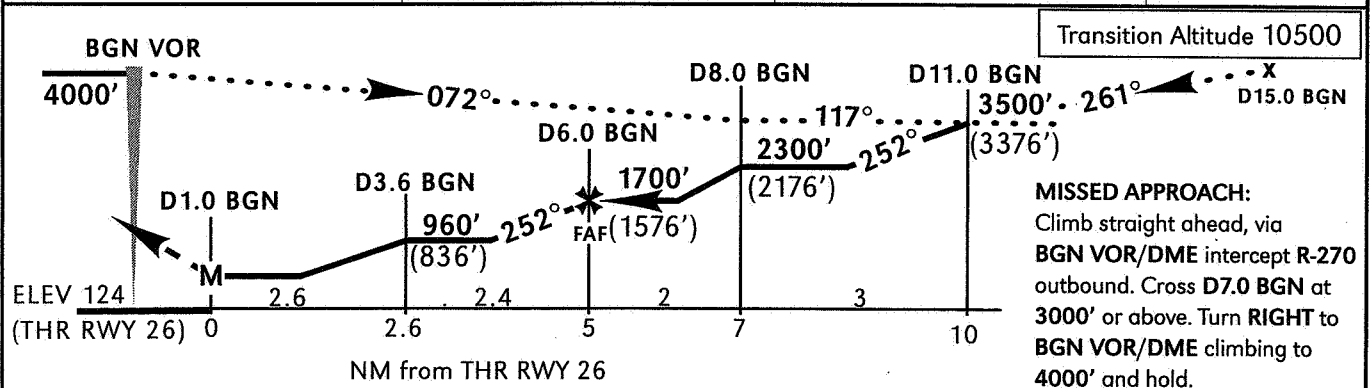
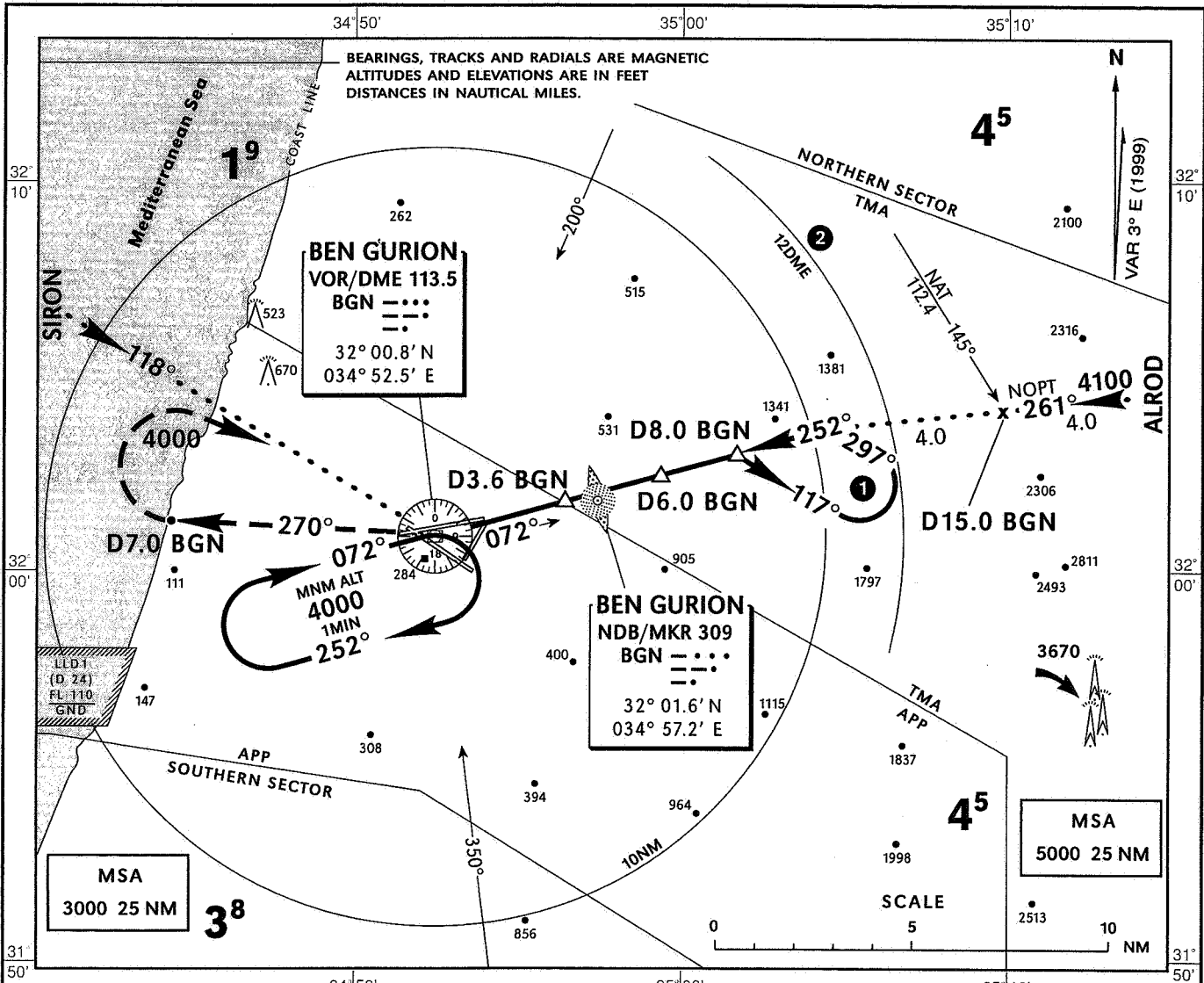
Straight-in Approach								Circling		
MDA (H) 580' (468')								High terrain EAST of airport. Remain within DME 3.8 BGN VOR		
VIS				ALS out				MAX KT	MDA (H)	VIS
A	800m			1600m				90	580' (445')	1600m
B								120	600' (465')	1600m
C	1200m			2000m				140	600' (465')	2400m
D	1600m			2400m				165	700' (565')	3200m
GND speed - KT		60	80	100	120	140	160	180		
Rate of descent - FPM		326	435	545	650	760	870	980		
MAPT at 0.6 DME										

INSTRUMENT
APPROACH
CHART

AERODROME ELEV 135 FT
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 26-ELEV 124 FT

TMA 119.50
APP 120.50
TWR 118.30

TEL-AVIV / BEN-GURION
VOR DME
RWY 26



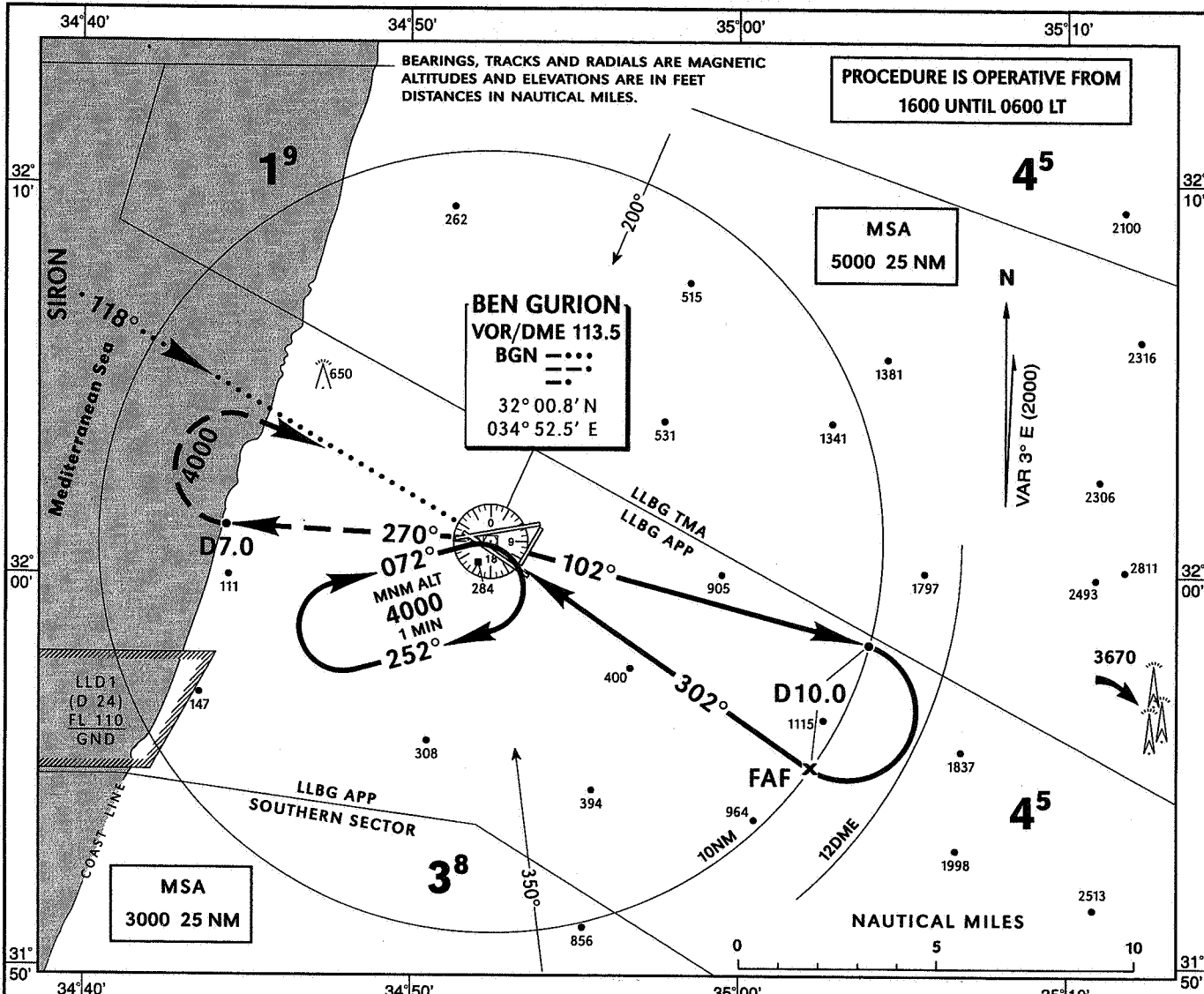
Straight-in Approach								Circling			
MDA 500' (376')								High terrain EAST of Airport. Remain within DME 3.8 BGN VOR			
CEIL-VIS				ALS out				MDA (H)		CEIL-VIS	
A	400' - 800m			400' - 1600m				A	580' (445')	500' - 1600m	
B								600' (465')	500' - 1600m		
C								600' (465')	500' - 2400m		
D	400' - 1600m			400' - 2000m				D	700' (565')	600' - 3200m	
GND speed - KTS		60	80	100	120	140	160	180	Procedure turn notes: ① MAX. outbound speed: 180 KTS ② Remain within DME 12.0 BGN		
Rate of descent - FPM DME 11.0 to DME 1.0		338	450	563	675	788	900	1013			
MAP at THR											

INSTRUMENT
APPROACH
CHART

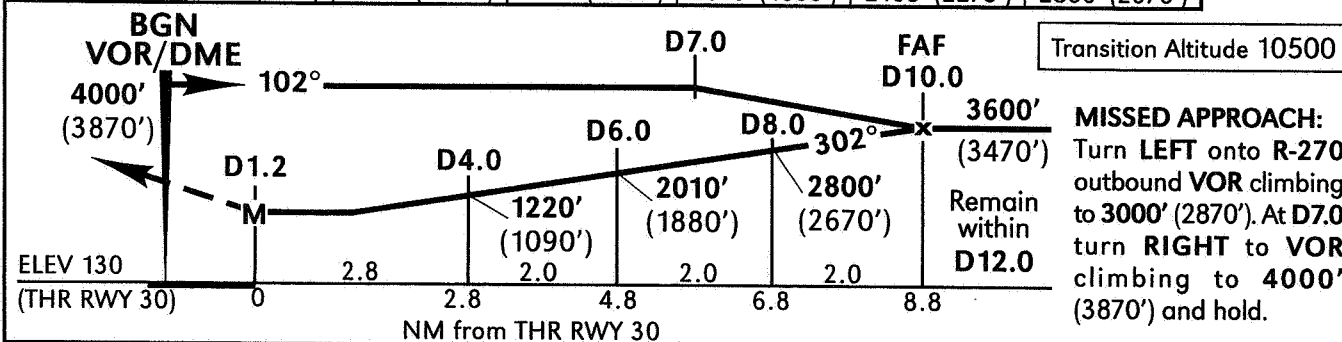
AERODROME ELEV 135 FT
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 30 - ELEV 130 FT

TMA 119.50
APP 120.50
TWR 118.30

TEL-AVIV / BEN-GURION
VOR/DME
RWY 30



BGN DME	3.0	4.0	5.0	6.0	7.0	8.0
ALTITUDE (HAT)	830' (700')	1220' (1090')	1615' (1485')	2010' (1880')	2405' (2275')	2800' (2670')

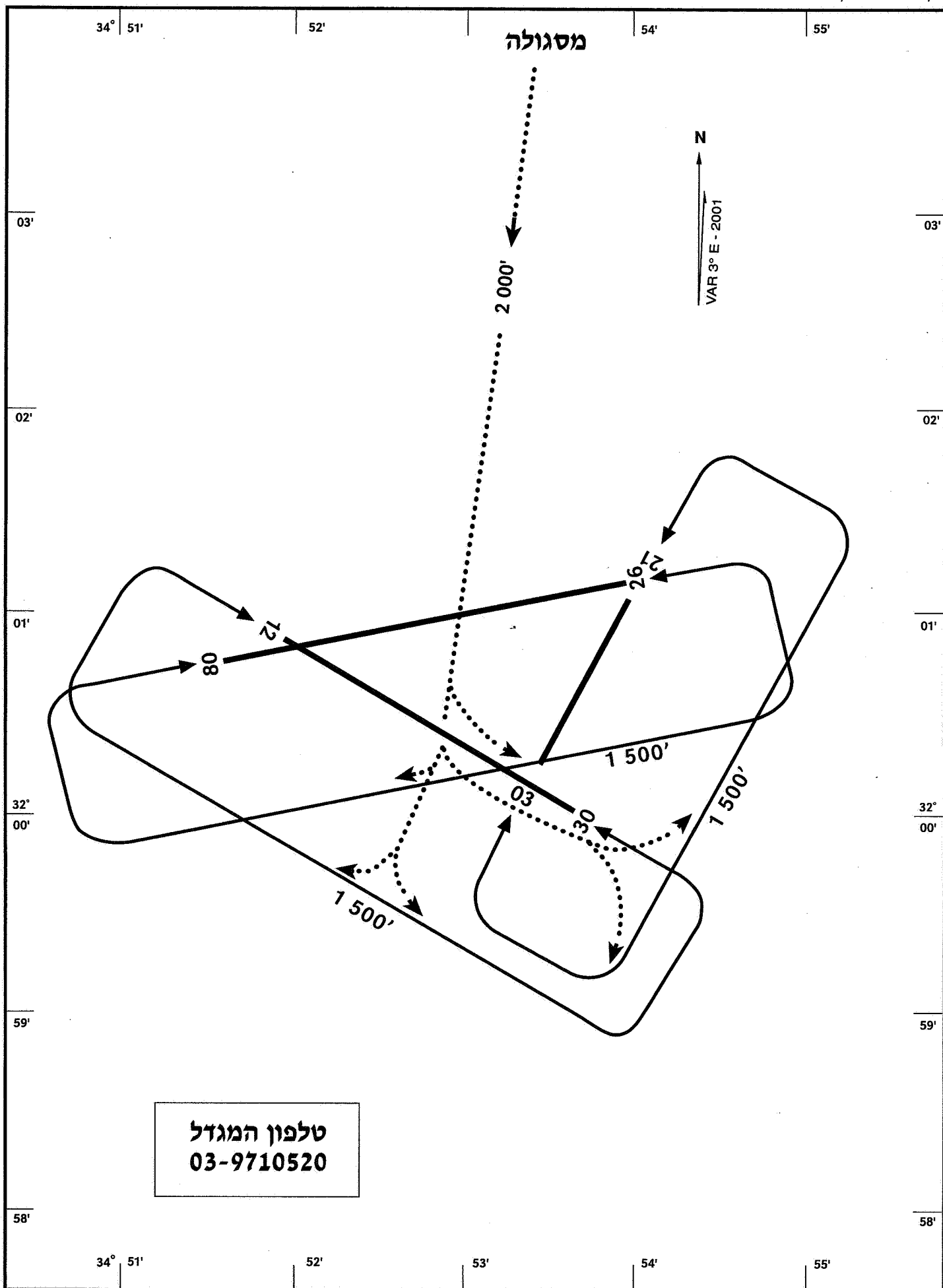


Straight-in Approach								Circling		
MDA (H) 640' (510')								High terrain EAST of airport. Remain within DME 3.8 BGN VOR		
VIS				ALS out				MAX	MDA (H) — VIS	
A	800m			1600m				KTS	640' (505')	1600m
B								90		
C								120		
D	1600m			2400m				140	640' (505')	2400m
								165	700' (565')	3200m
Ground speed - KTS		70	90	100	120	140	160	180		
Rate of descent - FPM		460	590	660	790	920	1050	1180		
MAPT at D1.2										

מנתיבי CVFR (צפון)

TWR 118.30

בן גוריון



עדכון 12

