

פרק ב' - טיסות

- | | |
|---|--------|
| טיסת בנתיבי טיסת מכשירים. | ב - 01 |
| ריתוק כלי טיס. | ב - 02 |
| טיסה בנתיבי תובלה נמוכים לפי CVFR. | ב - 03 |
| מעבר בין נתיבי ATS לנתיבי התובלה הנמוכים. | ב - 04 |
| פעילויות אוויריות שונות. | ב - 05 |
| דאיה. | ב - 06 |
| טיסות חקלאיות. | ב - 07 |
| טיסת אז"מ. | ב - 08 |



טיסות בנתיבי טיסת מכשירים (LOWER ATS ROUTES)

1. כללי

טיסה בנתיבי טיסת מכשירים תבוצע בהתאם לנתונים המצויינים והמפורטים במפות נתיבי טיסת מכשירים (Lower ATS Routes Chart) שבתוקף, המהוות נספח א' לנוהל זה, ובהתאם למפורט להלן.

2. הטיסה בנתיבים אלה תבוצע בהתאם לכללי טיסת מכשירים (IFR). מיכשור כלי הטיס, רשיונות והגדרי הטייס, יהיו אלה שנקבעו בתקנות הטיס.

נתיבי טיסת מכשירים, ATS ROUTES

3. נתיבי טיסת המכשירים מבוססים על נתונים המתקבלים בכלי טיס, מעזרי ניווט קרקעיים (בדרך כלל VOR, עם או בלי נתוני DME).

4. טיסה בנתיבי ATS מותרת:

- א. על פי כללי טיסת מכשירים (IFR) בכל מזג אויר.
- ב. למפקדי כלי טיס בעלי הגדר מכשירים בתוקף.

הערה: אין לתכנן טיסה בנתיבי ה- ATS בהתאם לכללי טיסת ראייה מבוקרת (CVFR).

5. גבהים

ברוב הנתיבים, או קטעי נתיב, נקבעו תחומי גבהים מותרים לטיסה לאותו קטע/נתיב:

א. גובה מרבי מאושר - מצויין במפה בתוספת הקידומת MAA (Maximum Authorized Altitude) והוא רשום מעל קו סימון הנתיב.

ב. גובה מזערי - מצויין במפה ללא קידומת, והוא רשום מתחת לקו סימון הנתיב.

ג. גובה טיסה קבוע לכל כוון - מצויין על גבי המפה בצירוף חץ המורה על הגובה באותו כיוון טיסה.

הערה: פירוט נוסף לסוגי גבהים, ראה בנוהל א - 05.

ד. בנתיבים/קטעים שהגדרתם BY ATC ושלא מצויין להם במפה גובה טיסה מירבי או מזערי - ייקבע גובה הטיסה ע"י יחידת הפת"א בעת השימוש באותו נתיב/קטע טיסה.

ה. הטיסה בנתיבים שנקבע להם תחום של גבהי טיסה תבוצע על פי הכלל של טיסה בגובה זוגי צפונה ובגובה אי זוגי דרומה אלא אם יחידת הפת"א הורתה אחרת.

6. מעבר מנתיב ATS לנתיב CVFR

- א. מעבר מנתיב ATS לנתיב CVFR ייעשה במקרים הבאים:
- (1) נתיב הטיסה לש/ת חיפה (J-15) המוגדר כנתיב CVFR בקטע שמנקודת ATLIT וצפונה (מסומן במפה קו מקוטע), בשיטה שתפורט בהמשך.
 - (2) בכל מקום אחר לפי בקשת הטייס.
- ב. כל מעבר מנתיב ATS לנתיב CVFR ייעשה בתנאים ובכללים המפורטים בנוהל ב - 04.
- ג. שיטת מעבר לנתיב CVFR מנקודת ATLIT לשדה חיפה:
- (1) הגעה לנקודת ATLIT בגובה מזערי של 4 000 רגל.
 - (2) במידה ומוג האוויר מאפשר טיסה בכטר"מ, ינמך כלי הטיס באישור "פלוטו" ובקשר עין עם הקרקע לגובה 1 500 רגל ויצטרף לנתיב CVFR להמשך טיסה לחיפה.
 - (3) במידה ומוג האוויר אינו מאפשר טיסה בכטר"מ, ידווח הטייס על כך ל"פלוטו" ואם לא ניתן להנמיכו ליצירת קשר עין עם הקרקע, "פלוטו" יתאם איתו טיפוס לגובה 5 000 רגל ויחזירו דרומה בנתיב J-15 לשדה המוצא או לשדה משנה מתאים.

7. המראה

ההמראה משדה תעופה שלא קיים בו תהליך יציאה סטנדרטי לפי מכשירים (SID) מותנית בקיום תנאי ראייה מזעריים (VMC) לפחות עד לגובה המזערי המותר לטיסה בנתיב ה- ATS, אליו מצטרף כלי הטיס לאחר ההמראה, כמפורט בנוהלי היציאה של אותו השדה.

8. מגבלות מזג אויר

לא יצא טייס לטיסה שמשולב בה קטע נתיב טיסה לפי כטר"מ, אלא אם תנאי מזג האוויר השוררים או הצפויים באותו קטע נתיב מתאימים לטיסה בכטר"מ.

9. הפרדות

- א. הפרדה אנכית תקנית בין כלי טיס הטסים בנתיב ATS הינה 1 000 רגל.
- ב. יחידת הפת"א רשאית להקטין הפרדה זו בתנאים הבאים:
- (1) למניעת התנגשות בין כלי טיס ובמקרה חירום.
 - (2) כשבנתיב הטיסה שוררים תנאי מזג אוויר המאפשרים טיסה בכטר"מ, כלי הטיס ראו זה את זה והם לאחר חליפה.

10. עקיפת מוקדי סערת מזג אויר

- א. טייס המבחין במוקד סערה (במכ"מ או בקשר עין) ידווח על כך מוקדם ככל האפשר ליחידת הפת"א ויצוין האם ברצונו לבצע עקיפה.

- ב. יחידת הפת"א תיתן עדיפות, במגבלות בטיחות הטיסה, לכלי הטיס המבקש לבצע עקיפה.
- ג. העקיפה תבוצע תחת מעקב מכ"מ רצוף (בקרה צמודה), או בהכוונת מכ"מ.
- ד. נתיב העקיפה ייקבע בתיאום שייעשה בין הבקר והטייס בהתחשב בנתונים שונים כדלקמן:
- 1) נתוני המכ"מ של יחידת הפקוח/בקרה.
 - 2) נתוני המכ"מ, אם יש, בכלי הטיס.
 - 3) נתוני התנועה האוירית באיזור העקיפה.
 - 4) הגבלות טיסה ו/או סגירות אוירות.
 - 5) גובה מזערי לטיסה באיזור העקיפה.
- ה. בקר/פקח טיסה המבחין במוקד סערה במכ"מ או שדווח לו על כך מכלי טיס אחר באויר, יעביר מידע זה לכל כלי טיס בבקרתו אשר מתקרב או מתוכנן לעבור באיזור הסערה, ויציע נתיב עקיפה לפני הגיע כלי הטיס למוקד הסערה.
- ו. ההחלטה הסופית על ביצוע עקיפה או אי ביצועה, הינה באחריות הטייס.
- ז. גובה השיוט (של נתיב הטיסה) יישמר גם בעת ביצוע העקיפה אלא אם איזור העקיפה מחייב טיפוס כדי לשמור על גובה מזערי גבוה יותר.

11. קשר

- א. כל טיסה מחוייבת בקשר אלחוט דיבור דו כיווני תקין עם יחידת הפת"א שבאיזור אחריותה מבוצעת הטיסה.
- ב. הטייס יקיים האזנה מתמדת על תדר העבודה המתאים וידווח ליחידת הפת"א בהקדם האפשרי:
- 1) זמן וגובה מעבר של נקודות דיווח חובה ונקודות שהוא נדרש לדווח על ידי יחידת הפת"א.
 - 2) כאשר כלי הטיס נמצא בבקרת מכ"מ, הטייס ידווח רק בנקודות שהוא נדרש לדווח בהן על ידי יחידת הפת"א.
 - 3) כל דיווח אחר הקשור בבטיחות הטיסה.
- ג. בהתקשרות הראשונה הטייס ידווח:
- 1) אות קריאה של כלי הטיס.
 - 2) מקום וגובה הטיסה.
 - 3) לאחר המראה מ....
 - 4) יעד הטיסה.
 - 5) ETA לנקודת....
- ד. שפת דיבור
- כמפורט בנוהל א – 01.

12. טרנספונדר (זע"ט)

כמפורט בנוהל א – 13.

13. תקלות קשר

כמפורט בנוהל ג – 01.

14. ריתוק כלי טיס

כמפורט בנוהל ב – 02.

15. הגבלות טיסה בנתיב J10

א. הגבלת שיעורי טיפוס והנמכה בקטע שבין BGN VOR ל- SAMAR

1) יש לשמור שיעור טיפוס מזערי של 500 רגל לדקה ושיעור הנמכה מזערי של 1 000 רגל לדקה.

2) אם הדבר אינו ניתן לביצוע יש להודיע על כך מראש ליחידת הפת"א.

ב. טיסה במהירות שיוט הנמוכה מ- 140 קשר (מכשירית), בקטע הנתיב בין SAMAR ל- MZD VOR תוגבל כדלקמן:

1) לא תאושר טיסה כנ"ל בימי ראשון, שלישי וחמישי, אלא אם יחול חג באותם הימים.

2) ביתר ימי השבוע, ייתכנו עיכובים בשל העדיפות הנמוכה לכלי טיס איטי על פני כלי טיס בעלי מהירות שיוט של 140 קשר ומעלה.

3) גובה הטיסה המורשים יהיו 6 000 עד 7 000 רגל בלבד.

נספחים:

נספח א' – מפת נתיבי טיסת מכשירים, Lower ATS Routes – Area Chart.

ריתוק כלי טיס

1. כללי

א. כלי טיס יבצע ריתוק במקרים הבאים :

- (1) לפי הוראות הרשות המבקרת.
- (2) לפי בקשת הטייס (מכל סיבה שהיא).

ב. הריתוק יבוצע :

- (1) במעגלי ריתוק המפורסמים במפות נתיבי הטיסה.
- (2) בכל נקודה שהיא לאורך נתיב הטיסה, כאשר כלי הטיס נמצא בבקרת מכ"מ.
- (3) מעל עזרי נווט (VOR), לפי תכנית מוגדרת וקבועה כמפורט בהמשך.

2. נתוני ריתוק קבועים

- א. גבהי הריתוק הם גבהי הטיסה המורשים לאותו קטע של הנתיב.
- ב. מהירות הטיסה בריתוק לא תעלה על המוכתב בטבלה שבסעיף 5 שבסוף נוהל זה.
- ג. כל הפניות תבוצענה בשיעור 1 (RATE ONE).
- ד. משך כל צלע, פנימה או החוצה (IN/OUT BOUND) - דקת טיסה אחת.

3. ריתוק בכל נקודה שהיא בנתיב

א. הבקר יעביר לטייס הוראות לביצוע הריתוק כדלקמן :

- (1) זמן תחילת פניית הריתוק ("בעוד דקות מעכשיו החל בפניית ריתוק").
- (2) כוון הריתוק (שמאלי או ימני).
- (3) גובה הריתוק.
- (4) מהירות הריתוק (אם זה נחוץ).
- (5) כיווני הצלעות (במעלות) פנימה (אל ה-VOR).
- (6) אורך הצלעות לפי זמן (אם נחוץ).
- (7) זמן משוער לעזיבת הריתוק.

ב. בטרם מתן הוראות לריתוק, באחריות הטייס לוודא:

- (1) המטוס נמצא בכיסוי מכ"מ.
- (2) מרחק מזערי ממכשולים.
- (3) הפרדה מתאימה ממטוסים אחרים, הטסים בנתיב או מחוץ לנתיב אך בקרבתו (לפי תאום עם עמדת הבקרה הצבאית המרחבית).
- (4) אי כניסה לשטחים מוגבלים או אסורים לטיסה.

4. ריתוק מוגדר וקבוע

הבקר יעביר לטייס הוראות ריתוק במקומות קבועים המוגדרים בתהליכי ההנמכה ובנוהלי שדות התעופה השונים:

א. נקודת הריתוק לפי שם עזר הנווט, או נקודת הדיווח.

ב. גובה הריתוק.

ג. זמן משוער לעזיבת הריתוק.

5. להלן טבלת מהירות טיסה מירבית בריתוק

מטוסי סילון	מטוסי בוכנה או טורבו-פרופ	סוגי מטוסים
		גובה ריתוק
230 קשר	175 קשר	עד 14,000 רגל
265 קשר	175 קשר	מעל 14,000 רגל

הערה: במקרה של צורך בשמירת מהירות ריתוק הגבוהה מהרשום לעיל (כמו מצב של מערבולות אוויר, התקרחות וכו'), יש להודיע על כך מיידית ליחידה המבקרת.

טיסה בנתיבי תובלה נמוכים לפי כט"ר מבוקרת (CVFR)

כללי

1. נתיבי התובלה הנמוכים (להלן: נתיבי CVFR), המופיעים בנספח א' לנוהל זה (מפת נתיבי CVFR), מקשרים בין שדות התעופה ובין מנחתים ומיועדים לשימוש התעופה הכללית (בתנאים המפורטים בנוהל א - 01) ולטיסות תובלה של מטוסי ח"א.
2. הנתיבים מחולקים לשני סוגים:
 - א. נתיבים בצבע ירוק
הינם נתיבי טיסה המשותפים לתעופה האזרחית והצבאית.
 - ב. נתיבים בצבע כחול
הינם נתיבי טיסה צבאיים, המיועדים לטיסות מטוסי חיל-האוויר. טיסה אזרחית בנתיבים אלה אפשרית ומחייבת אישור מרכז תיאום ותכנון ח"א (באחריות מודיעין טיס להשיג את אישור ח"א בעת הגשת תוכנית הטיסה הנ"ל). את הבקשה לתוכנית הטיסה יש להגיש למודיעין טיס ביום הקודם לביצועה, עד שעה 1300.
- כללי הטיסה בנתיבים
3. הטיסה בנתיבים תבוצע על פי כללי טיסת ראייה מבוקרת – כט"ר מ (CVFR) אשר מפורטים בנוהל א - 02.
4. רוחב הנתיבים הינו 2 ק"מ (1 ק"מ מכל צד של מרכז הנתיב).
5. מרבית הנתיבים מבוססים על תוואי קרקע בולטים (כגון: כבישים, מסילות ברזל, דרכים, ואדיות וכו') ובסוג זה של נתיבים יש לטוס, כעקרון, בצמוד ובצד ימין לאותו תוואי.
- הערה: חשיבות יתרה לעקרון של טיסה בצמוד לכבישים קיימת במרחב הנגב שמדרום לבאר שבע ולאורך בקעת הירדן, משום הימצאותם של שטחי אש שטוחי מסלול ותלולי מסלול הממוקמים בצדיהם, במרחק 1 ק"מ מהם והחוצה.
6. נתיבים המסומנים ע"ג המפה בקו מקוטע (כחול או ירוק) הינם נתיבים שהשימוש בהם כפוף לתנאים מסוימים. רשימת התנאים לכל נתיב כזה מפורטת ע"ג המפה, בטבלת ההערות לנתיבים.
7. מהירות הטיסה המרבית לטיסת כלי טיס אזרחיים בנתיבי התובלה הנמוכים (CVFR) הינה 180 קשר (מכשירית). מהירות גבוהה יותר (למעט בנתיבים בין אשקלון לנתניה), מותנית באישור יחידת הבקרה.

גבהי טיסה

8. מרבית נתיבי הטיסה נקבעו בגובה של 1000 רגל מעל פני השטח הגבוהים ביותר באותו קטע נתיב טיסה.
 9. ההפרדה האנכית בין נתיבי טיסה נגדיים באותו קטע הינה של 500 רגל.
 10. משום צפיפות המרחב האווירי, נתוני הנתיבים במרכז הארץ הינם שונים מהאמור בסעיפים 8 ו-9 לעיל, לאמור:
 - א. הגובה המזערי של הנתיבים הינו כ- 700 רגל מעפה"ש.
 - ב. ההפרדה האנכית בין נתיבי טיסה נגדיים הינה של 400 רגל.
 11. הטיסה בנתיבים תבוצע בגובה שנקבע לכל כוון והמצויין ע"ג המפה שבתוקף, והוא ימדד לפי לחץ QNH שנמסר ע"י יחידת הפת"א.
 12. הגובה הרשום ישמש לטיסה הן בשעות היום והן בשעות הלילה.
 13. ניתן לטוס בגובה שונה מזה שצויין במפה, בתנאי שיחידת הפת"א המבקרת את הנתיב והאחראית לאותו מרחב אוירי נתנה אישור לכך, אך בשום מקרה לא מתחת לגובה המזערי שמבין שני כווני הטיסה של אותו קטע נתיב.
 14. אם נדרש שינוי גובה במעבר בין קטע טיסה אחד למשנהו, הוא ייעשה מיידית עם מעבר נקודת הדיווח שבין הקטעים, אלא אם ניתנה הוראה אחרת ע"י יחידת הפת"א.
- מגבלות מזג אויר
15. בנתיבי הטיסה מתנהלת תנועת כלי טיס צבאיים ואזרחיים כאחת. כלי הטיס הצבאיים טסים בנתיבים במגבלות מזג אויר הקיימות בחיל האוויר.
 - כלי טיס אזרחיים יטוסו בנתיבים במגבלות מזג אויר ובהתאם לכללי הטיסה של התעופה האזרחית, כמפורט בנוהל א - 02.
 16. טייס אשר נוכח לדעת בעת הטיסה שתנאי מזג האוויר השתנו לרעה ואינם מאפשרים את המשך הטיסה לשדה היעד במגבלות האמורות, ידווח על כך מיידית ליחידת הפת"א ויתאם איתה חזרה לנחיתה בשדה המוצא או לשדה משנה מורשה אחר, כפי שמתאפשר מתנאי מזג האוויר.
- הערות:
- (1) יש לתאם ולשנות את גובה הטיסה בהתאם לנתיב הטיסה החדש, ובתנאי שלא מבוצעת חדירה לתוך העננים.
 - (2) במידה ותבוצע נחיתה בשדה משנה (חלופי) - יידרש לדווח על כך למשרד מודיעין טיס.

בקרת הנתיבים וקשר

17. בקרת הנתיבים, מחוץ לתחומי פיקוח נתב"ג (TMA) ומחוץ לתחומי פיקוח של שדות תעופה (CTR) אזרחיים, מבוצעת על ידי בקרים צבאיים.

18. למרות שהנתיבים מבוצעים במרחב אויר מבוקר ותחת פיקוח ובקרה, האחריות להפרדה בין כלי הטיס הטסים באותם נתיבים חלה על הטייסים עצמם. עם זאת, יחידת הבקרה תגיש עזרה לכל כלי טיס בעת הצורך או לפי בקשת הטייס, לרבות במקרה של אבדן התמצאות. עזרה שניתנה לטייס הטס בכטר"מ אינה משחררת אותו מאחריותו לשמור על ביצוע בטוח של הטיסה. אם הטייס אינו יכול לטוס על פי המרשה שניתן לו, עליו לדווח מיידית לבקר ולבקש מרשה חלופי.

19. יחידת הבקרה תספק לטייסים:

א. מידע על תנועה ואזהרות במקרים הבאים:

(1) כלי טיס אחד אמור לחצות גובה טיסה של מטוס אחר.

(2) כלי טיס מהיר משיג מטוס איטי באותו נתיב.

(3) לאחד מכלי הטיס הטסים בנתיבים ארעה תקלת קשר באוויר ואין מידע מדויק לגבי מיקומו. במקרה זה יוזהרו כל יתר כלי הטיס הטסים באותו נתיב, או בקרבתו.

ב. שירותי ייעוץ הכוללים:

(1) דיווחי תנועה ואזהרות בטיחות.

(2) מעקב מכ"מ וייעוץ לגבי סטייה מנתיב טיסה שהוגדר, זיהוי ומידע מדויק על מיקום וכיווני טיסה מוצעים.

(3) מידע על ציפורים ומזג אוויר.

(4) עזרה מיוחדת לכלי טיס במצוקה או במצב חירום.

הערה: סיבות לאי מתן השירותים המפורטים בסעיפים א' ו- ב' לעיל, יכולות לנבוע ממגבלות מכ"מ, מעומס התעבורה במרחב, מעומס בתקשורת ומעומס העבודה המוטל על הבקר.

20. מחובת הטייס לדווח ביוזמתו ליחידת הפת"א בכל נקודת דווח חובה. דיווח בנקודות אחרות ייעשה בהתאם לדרישת יחידת הפת"א.

21. אין לצאת לטיסה ללא קשר א/ד תקין עם יחידת הפת"א. תדרי התקשורת הישימים לכל יחידה מפורטים במפת נתיבי הטיסה.

22. תכנית טיסה

א. כל טיסה בנתיבים מחוייבת טרם ביצועה בהגשת ואישור תכנית טיסה לה, כמפורט בנוהל א - 11.

ב. לא יצא טייס לטיסה אלא אם הטיסה כולה, כפי שהוגשה בתכנית הטיסה, יכולה להתבצע בהתאם למגבלות מזג האוויר לטיסת כטר"מ המפורטות בנוהל א - 02.

23. טיסה למנחת וממנו
טייס המתעתד לנחות או להמריא ממנחת שלא מתקיימים בו שרתי פיקוח טיסה יפעל כדלקמן:

- א. לפני נחיתה - ידווח ליחידת הפת"א מספר דקות לנחיתה, וזמן המראה משוער מהמנחת.
- ב. הצטרפות ועזיבת המנחת - כמפורט בנוהל א - 14.
- ג. אחרי המראה - מייד לאחר המראה יצור הטייס קשר עם יחידת הפת"א המבקרת את נתיב הטיסה אליו מצטרף כלי הטיס, כדי לתאם את הטיפוס וההצטרפות לנתיב.
- הערה: על הטייס לשים לב לאפשרות המצאות כלי טיס אחרים באיזור המנחת והנתיב.

24. טיסות מסוקים בנתיבי חיל האוויר
מסוקי חברות מסחריות יורשו לטוס בנתיבי המסוקים של חיל האוויר, בהגבלות הבאות:
- א. רוחב נתיב הטיסה 1 ק"מ לכל צד.
 - ב. אין לטוס בתחומי CTR של בסיסי ח"א.
 - ג. אין לטוס באזורים הסגורים לתעופה האזרחית (ראה נוהל א - 17).
 - ד. על החברות המסחריות לקבל אישורים קבועים מחיל האוויר, באמצעות מודיעין טיס, לטיסה בנתיבי המסוקים של חיל האוויר.
 - ה. מודיעין טיס יודא כי רק מפעילים מסחריים יטוסו בנתיבים אלה.

הערות והגבלות
25. הפעלת טרנספונדר (זע"ט) - כמוכתב בנוהל א - 13.

26. טייס המאבד קשר א/ד תוך כדי טיסתו ינחת בשדה התעופה המתאים הקרוב ביותר, ויפעל בזמן ההצטרפות לנחיתה בהתאם לנוהלי ההצטרפות בתקלת קשר המפורסמים לאותו שדה.

27. למעט במצב חירום ו/או לצורך מניעת התנגשות - כל סטייה מנתיב הטיסה תעשה אך ורק באישור יחידת הפת"א האחראית לאותו מרחב אווירי בו מבוצעת הטיסה.

28. פירוט של נתיבי ונוהלי כניסה/יציאה לשדות תעופה ומנחתים - ראה בפרקים המתאימים בהמשך קובץ זה.

29. אזהרה

- א. כשני ק"מ מצפון ליבנה קיים שדה אנטנות תקשורת המתנשאות לגבהים שונים, כולן מסומנות בסימוני יום ולילה.
- ב. האנטנה הגבוהה ביותר מתנשאת לגובה של 745 רגל והיא נמצאת כ- 800 מטר ממערב לקטע הנתיב שלאורך כביש בן זכאי - בית חנן (נ.צ. $31^{\circ}54'N$ $034^{\circ}45'E$).
- ג. יש להקפיד בקטע נתיב זה לטוס במדויק לאורך ומעל תוואי הכביש האמור.

נספחים

- נספח א' - מפת נתיבי תובלה נמוכים (CVFR).
- נספח ב' - מפת נתיבי המסוקים של חיל האוויר (תפוצה מצומצמת באחריות רת"א).

מעבר בין נתיבי ATS לנתיבי התובלה הנמוכים (CVFR)

1. טייס המתכנן טיסה הכוללת מעבר מנתיב ATS לנתיב תובלה נמוך לפי CVFR (להלן: נתיב CVFR) ולהיפך, יבצע את המעבר בין הנתיבים על פי התנאים והכללים המפורטים בנוהל זה.
2. חובת הטייס לשאת עמו מפת ה- LOWER ATS ROUTES (ATS) ומפת נתיבי התובלה הנמוכים.
3. מעבר מנתיב ATS לנתיב CVFR מותנה בקיום התנאים דלהלן:
 - א. בשכבת המעבר בין הנתיבים שוררים תנאי VMC ולטייס קשר עין עם הקרקע.
 - ב. הטייס הודיע על ביטול תוכנית טיסה לפי מכשירים (IFR).
 - ג. המעבר מבוצע באיזור שבו שני הנתיבים (CVFR/ATS) חופפים אחד לשני, או שהם קרובים אנכית.
 - ד. יחידת הפת"א אישרה בזמן אמיתי את ביצוע המעבר.
 - ה. הטיסה בנתיבי ה- CVFR עומדת בתנאים המפורטים בנוהל א - 01 (טבלת תנאים בסעיף 4).
4. מעבר מנתיב CVFR לנתיב ATS מותנה בקיום התנאים דלהלן:
 - א. המעבר מנתיב ה- CVFR לנתיב ה- ATS צויין בתוכנית הטיסה שאושרה על ידי מודיעין טיס.
 - ב. בשכבת המעבר מגובה נתיב ה- CVFR ועד 1000 רגל מעל גובה נתיב ה- ATS אליו מצטרף המטוס, שוררים תנאי VMC.
 - ג. המעבר מבוצע באיזור שבו שני הנתיבים (CVFR/ATS) חופפים או קרובים אנכית.
 - ד. יחידת הפת"א אישרה בזמן אמיתי את ביצוע המעבר, כולל גובה ההצטרפות לנתיב ה- ATS.
5. העברת פיקוח

בחלק ממרחבי הטיסה נעשית בקרת הנתיבים השונים על ידי בקרים שונים, ובערוצי תקשורת נפרדים. במקרה זה נדרשת העברת פיקוח מבקר אחד למשנהו, שתעשה בשיטה הבאה:

 - א. בעת מעבר מנתיב CVFR לנתיב ATS:

העברת הפיקוח על המטוס תבוצע 1 000 רגל מתחת לגובה הטיסה המזערי של קטע נתיב ה- ATS אליו מצטרף המטוס.
 - ב. בעת מעבר מנתיב ATS לנתיב CVFR:

העברת הפיקוח תבוצע 500 רגל מעל לגובה הטיסה הגבוה ביותר המצויין בקטע נתיב ה- CVFR אליו מצטרף המטוס.

5. העברת פיקוח

בחלק ממרחבי הטיסה נעשית בקרת הנתיבים השונים על ידי בקרים שונים ובערוצי תקשורת נפרדים. במקרה זה נדרשת העברת פיקוח מבקר אחד למישנהו. ההעברה תעשה בשיטה הבאה:

א. בעת מעבר מנתיב CVFR לנתיב ATS:

העברת הפיקוח על המטוס תבוצע 1000 רגל מתחת לגובה הטיסה המזערי של קטע נתיב ה- ATS אליו מצטרף המטוס.

ב. בעת מעבר מנתיב ATS לנתיב CVFR:

העברת הפיקוח תבוצע 500 רגל מעל לגובה הטיסה הגבוה ביותר המצויין בקטע נתיב ה- CVFR אליו מצטרף המטוס.

פעילויות אוויריות שונות

1. כללי

א. באתרים שונים ברחבי הארץ מבוצעות פעילויות אוויריות שונות וקבועות, שלא על ידי כלי טיס במובנם המקובל, כגון:

- (1) הצנחות חופשיות
- (2) כדורים פורחים (מאוישים)
- (3) בלונים מעוגנים לקרקע
- (4) מצנחי רחיפה וגלשנים
- (5) שיגור זיקוקין די-נור
- (6) הפעלת כטב"מים
- (7) טיסות אווירובטיות
- (8) טיסות ניווט במרחב של יותר משני כלי טיס בו זמנית
- (9) תחרויות

ב. חלק מפעילויות אלה, המפורסמות בהמשך נוהל זה, מבוצעות במסגרת הגבלות ונתונים שיפורטו בהמשך לכל אחת מהן בנפרד.

ג. כנגזרת מפעילויות אחדות, מוטלות הגבלות טיסה על כלי טיס אחרים הפועלים באותו מרחב. במידה ולא חלות הגבלות טיסה על כלי טיס ו/או על סוג טיסה באותו מרחב, ישמש נוהל זה רק כמקור מידע על הפעילות האווירית המתקיימת במרחב טיסתם.

ד. ביצוע פעילות אחת או יותר מאלה המוזכרות בסעיף א' לעיל, למעט הפעלת מצנחי רחיפה וגלשנים מחייבת בקשה בכתב לרשות שדות התעופה, חטיבת מבצעים, אגף מודיעין טיס (טלפון 03-9750195, פקס: 03-9731650, דוא"ל noamh@iaa.gov.il, לפחות 10 ימי עבודה) למעט ערבי שבת וחגים, ימי שבת וחג, לפני תאריך הביצוע, וקבלת אישור בכתב.

2. מטרה

נוהל זה מפרט את סוגי הפעילויות האוויריות שהוסדרו ואושרו לביצוע על ידי מבצעים רתי"א, ונוהלי התיאום והדיווח הנדרשים מאותו מפעיל לביצוען, לרבות הגבלות טיסה על כלי טיס אחרים (אם חלות).

3. שיטה

הפעילויות האוויריות הקבועות והמאושרות כאמור לביצוע יפורטו להלן בחלוקה לסעיפים. כל סעיף יתייחס לסוג הפעילות, מיקומה, הנחיות למפעיל/ים והגבלות תעבורה (במידה וקיימות).

4. הצנחות חופשיות באזור הבונים

א. הצנחות מבוצעות ע"י חברת "אייר פרדייב בע"מ". בסיס פעולה של כלי הטיס המצנחי הינו מנחת הבונים נ.צ. $32^{\circ}38.8'N$ $034^{\circ}56.0'E$.

- ב. ההצנחות מבוצעות מגבהים שונים. גובה מרבי מאושר להצנחה הינו 11 000 רגל (QNH).
- ג. המועדים המאושרים לביצוע ההצנחות:
משך כל השבוע ובכל שעות אור יום, מותנה באישור מוקדם של "פלוטו" (באחריות החברה).
- ד. בזמנים שאושרו, יסגור "פלוטו" את האזור (לצורך ההצנחות) ברדיוס של 3 ק"מ סביב המנחת, למעט חלק המעגל שמעל וממזרח לכביש הישן שבין חדרה לחיפה, אליו לא יחרוג כלי הטיס המצניח.
- 1) טיסה בתחומי האזור הסגור אסורה לכלי טיס אחרים לרבות לכלי טיס חקלאיים ולאז"מים, אלא אם כן קיבל הטייס אישור בזמן אמיתי מ"פלוטו" לטוס בתחומי האזור. כלי טיס בתקלת קשר (או חוסר קשר עם "פלוטו") יחצה את אזור ההצנחה ממזרח לכביש מס' 4.
- 2) טיסות המבוצעות מעל תחומי האזור הסגור, דהיינו - טיסות המבוצעות בנתיב ATS העוברות מעל האזור - יקבלו עדיפות על פני ההצנחות. לצורך זה באחריות "פלוטו" לעכב מתן אישור לתחילת ביצוע הצנחה, אם צפויה או אם מתקיימת תנועת כלי טיס בנתיבים האמורים, בפרק זמן של 5 דקות טיסה ממקום המצאות כלי הטיס שבנתיב, עד לאזור ההצנחה.
- ה. החברה תעביר לאישור מודיעין טיס את תכנית ההצנחות היומית (אין צורך בפירוט כל הצנחה נפרדת לאותו יום).
- ו. הנחיות והגבלות לכלי הטיס המצניח
- 1) יש להודיע טלפונית לפלוטו חצי שעה לפי המראה ראשונה.
 - 2) יש להקים קשר עם "פלוטו" מיד לאחר ההמראה ממנחת הבונים לקבלת הוראות טיפוס לגובה ההצנחה, ולשמור איתו על קשר רציף עד לנחיתה במנחת.
 - 3) יש לדווח: הגעה לגובה ההצנחה, 5 דקות להצנחה, דקה אחת להצנחה וסיום ההצנחה.
 - הערה: בסיום ההצנחה היומית האחרונה יש לדווח על סיום פעילות לאותו יום.
 - 4) תחילת הצנחה בפועל תורשה רק לאחר קבלת אישור "פלוטו".
 - 5) ללא קשר עם "פלוטו" אין לבצע את הטיסה ואת ההצנחה.
 - 6) במקרה של תקלת קשר באוויר:
- א) יש להפסיק משימה ולהעביר את הטרנספונדר לקוד 7600.
- ב) יש לבצע הנמכה לנחיתה במנחת (מחוץ לנתיב CVFR ולנתיב ATS, ותוך הסתכלות סביב).

5. אזור כדורים פורחים

פעילות של כדורים פורחים מאושרת בסופי השבוע, מקו כביש תל שוקת-ערד וצפונה עד גובה 3 000 רגל (QNH) או גבוה יותר, במידה ואושר על ידי "חגב".

דאייה

1. הגדרות

- א. דאייה מקומית - הינה דאייה המבוצעת בתחומי אזור פיקוח שדה (CTR) של שדה תעופה או בתחומי אזור ההקפה של מנחתים כפי שמוגדרים בנוהל זה לכל מנחת.
- ב. אזורי דאייה - הינם אזורים מוגדרים, המשמשים לדאייה בנתונים ובתנאים המפורטים לכל מנחת/שדה תעופה.
- ג. דאיית מרחק - הינה דאייה המבוצעת מחוץ לתחומי דאייה מקומית ומחוץ לתחום אזורי הדאייה המוזכרים מעלה.
- ד. גובה - כל הגבהים המצויינים בנוהל זה הינם מעל פני הים, לפי לחץ QNH, אלא אם צויין אחרת.

2. תנאים, מגבלות ונתונים כלליים לביצוע דאייה

- א. כללי טיסה
דאיות תבוצענה בשעות אור יום בלבד, לפי כללי טיסת ראייה מבוקרת (כטר"מ) ובהתאם למגבלות מזג אוויר המפורטים בנוהל א - 02.
חציית נתיבי ATS ROUTES או הטיסה בהם תיעשה באישור הבקר בלבד.
- ב. הגשת תוכניות טיסה ואישורן
- 1) דאייה מקומית - אינה מחויבת בהגשת תוכנית טיסה, אך במקרים מסוימים כפי שיפורט בהמשך, יש לתאם זאת ולקבל את אישור מגדל הפיקוח לכך.
 - 2) דאייה באזורים - מחויבת בהגשת תוכנית טיסה, 30 דקות לכל המאוחר לפני תחילת פעילות, לאישור מודיעין טיס. התוכנית תכלול את הפרטים הבאים:
 - א) שדה/מנחת הפעילות.
 - ב) אזורי דאייה.
 - ג) שעת תחילת פעילות וסיום משוער.
 - ד) כמות דאונים (אותות קריאה).
 - 3) דאיית מרחק - מחויבת בהגשת תוכנית טיסה מראש לאישור מודיעין טיס, כמפורט לטיסת מרחב בנוהל א - 08 בקובץ זה. התוכנית תכלול את הפרטים הבאים:
 - א) אות קריאה.
 - ב) שדה/מנחת המראה.
 - ג) שדה/מנחת מתוכנן לנחיתה.
 - ד) נתיב וגובה דאייה מתוכננים.
 - ה) שמות הדואים.

- 4) מודיעין טיס יאשר את תוכניות הדאייה לאחר שהן תואמו עם יחידות הבקרה/פיקוח שבתחום אחריותן הן מתוכננות להתבצע, לרבות תיאום ואישור מגדל פיקוח של שדה נחיתה מתוכנן לדאיית מרחק.
- 5) דאיית מרחק לאילת תאושר בהתאם לתנאים נוספים המפורטים בסעיף 6. ו. בהמשך.

ג. קשר

כל פעילות דאייה מחוייבת בקיומו של קשר אלחוט דיבור דו-כיווני תקין בין הדואה לבין יחידת פת"א.

ד. פעילות דאייה בימי חול או מחוץ לאזורי דאייה:

כל פעילות דאייה בימי חול, מעבר לזמנים המפורסמים בנוהל זה, או דאייה מחוץ לאזורי הדאייה הקבועים ומפורסמים בנוהל זה, תבוצע אך ורק בתיאום מראש ובהתאם לאישור הממונה על התעבורה האווירית ברש"ת, לבקשה שתוגש חודש ימים לפני מודע הביצוע המבוקש.

ה. תיאום פעילות במנחתים

- 1) במנחתים המפורטים להלן, שמהם מבוצעת הדאייה, קיימים מספר בעלי רשיון הפעלה בנוסף למפעיל הראשי; ראה פרק מנחתים בספר זה.
- 2) מפעילי אותם מנחתים יתאמו את הפעילות ביניהם ויקפידו במיוחד כאשר הדאייה מתוכננת להתבצע (באישור מיוחד) מעבר לזמנים המוגדרים לדאייה באותו מנחת.

3. פירוט אתרי ואזורי דאייה

א. שדה תעופה ראש פינה

1) דאייה מקומית

- א) דאייה מקומית הינה דאייה המבוצעת בתחום CTR השדה (ברדיוס של 5 מ"מ ממרכז השדה, עד גובה 6 000 רגל).
- ב) דאייה מקומית טעונה אישור מגדל הפיקוח בלבד.

2) אזורי דאייה

- א) קיימים שלושה אזורים המתוארים בנספח א'.
- ב) הדאייה באזורים תבוצע עד גובה 10 000 רגל.
- ג) השימוש באזור דאייה ג' הינו מוגבל בכל אלה:
- 1) בקבלת אישור טלפוני מוקדם לכל מ"פלוטו" (ניתן להיעשות לצורך זה באמצעות המגדל).
- 2) בקיום קשר אלחוט דיבור תקין ורציף עם "פלוטו" וקבלת אשורו לכניסה לאזור בזמן אמת.
- 3) בביצוע בדיקת קשר עם "פלוטו" כל 15 דקות.
- 4) בדיווח ל"פלוטו" על עזיבת האזור בסיום הפעילות.
- הערה: במקרה של תקלת קשר או חוסר אפשרות ליצור קשר בזמן הדאייה באזור - יש לפנותו מיידית, לחזור לנחיתה ולדווח טלפונית ל"פלוטו" על פינוי האזור.

(3) שעות פעילות

דאייה מקומית ודאייה באזורי הדאייה תבוצענה :

- (א) בימי שישי - בין השעות 0600 עד 1700 או עד אור אחרון אם הוא מוקדם יותר.
- (ב) בימי ערב חג - בין השעות 1400 עד שעה 1700 או עד אור אחרון אם הוא מוקדם יותר.
- (ג) בימי שבת/חג - בין השעות 0900 עד שעה 1800 או עד אור אחרון אם הוא מוקדם יותר.

ב. מנחת מגידו

(1) דאייה מקומית

(א) דאייה מקומית ניתנת לביצוע בימי ששי החל משעה 0600 ובימי ערב חג החל משעה 1400, אך היא טעונה קבלת אישור ממגדל רמת-דוד לתחילת פעילות (טלפון 04-6092960, 04-6093911, 04-6092320).

הערה: כאשר מתקיימת פריסת יחידות צבאיות במנחת, מופעל מגדל הפיקוח על ידי פקח טיסה צבאי. במקרה זה יבוצע התיאום לקבלת אישור זה ישירות איתו.

(ב) הדאייה תוגבל לתחום ההקפה של המנחת, מגובה המנחת ועד גובה 1 200 רגל.

(ג) באחריות סניף הדאייה לדווח למודיעין טיס על שעת תחילת הפעילות, כפי שהיא אושרה על ידי המגדל.

(2) אזורי דאייה

(א) קיימים ששה אזורים המתוארים בנספח ב'.

(ב) הדאייה באזורים מורשית עד גובה 10 000 רגל.

(ג) שעות פעילות:

(1) בימי ששי - משעה 0600 עד אור אחרון.

(2) בימי ערב חג - משעה 1400 עד אור אחרון.

(3) בימי שבת וחג - כל היום.

ג. מנחת באר שבע (תימן)

אזורי דאייה:

(1) קיימים חמישה אזורים המתוארים בנספח ג'.

(2) הדאייה באזורים מורשית עד גובה 10 000 רגל.

(3) שעות פעילות:

(א) בימי ששי או ערבי חג - משעה 1400 עד אור אחרון.

הערה: באישור "קדם", ניתן לבצע אימוני דאייה ב- CTR לפני השעה 1400.

(ב) בימי שבת או חג - כל היום.

3. דאיות מרחק

א. דאיות מרחק מותרת אך ורק לטייסים המורשים לכך על ידי בש"ח חיל האויר, בשטחים המותרים לביצוע דאיות מרחק המתוארים בנספח ד' לנוהל זה (תפוצה מצומצמת), ובתנאים המפורטים בהמשך.

ב. סיווג שטחים לדאיות מרחק:

- 1) שטחים לבנים - מותרים לדאיות מעל היבשה ללא הגבלה.
 - 2) שטחים צהובים - מותרים בקיום קשר אלחוט דיבור עם יחידת הפת"א שבתחומה מבוצעת הדאיות, ובאישורה.
 - 3) שטחים אדומים - אסורים לדאיות מרחק.
- ג. דאיות מעל אזורי האימון של התעופה האזרחית המפורסמים בקובץ זה תתוכנן לביצוע מגובה 1 000 רגל מעל תקרת האזור ומעלה.
- דאיות מרחק מותרת לביצוע אך ורק בימי ששי או ערבי חג החל משעה 1400 ובימי שבת או חג, כל היום.
- טיסה בנתיבי ATS ROUTES או חצייתם במרחב "פלוטו" תבוצע באישור הבקר בלבד.

ו. חציית מרחב TMA נתב"ג

- 1) חציית ה-TMA מצפון לדרום ולהיפך תבוצע אך ורק בתחומי הפרוזדור שמצויין במפה (נספח ד'), מזרחית לנתב"ג.
- אין להתחיל בחציית המרחב ללא קשר אלחוט דיבור עם הפקח וקבלת אישורו לכך בזמן אמת.
- 3) שהייה בפרוזדור החצייה מותרת אך ורק באישור הפקח ובזמן אמת. במקרה של אבדן קשר אלחוט דיבור, יעזוב הדאון את מרחב ה-TMA במקירות האפשריות.
- 4) גובה מזערי בתחילת החצייה הינו 8 000 רגל.
- 5) באחריות מודיעין טיס להודיע במברק למגדל פיקוח נתב"ג על התכנון לחציית ה-TMA בדאיות מרחק.
- 6) באחריות סניף הדאיות שהגיש בקשה לחציית ה-TMA בדאיות מרחק להודיע טלפונית למודיעין טיס ולמגדל פיקוח נתב"ג על ביטולה, אם בוטלה.

ז. דאיות מרחק לאילת

- 1) בשל מימדי מרחב האוויר המצומצם בשדה אילת ובסביבתו, האישור לביצוע דאיות מרחק לאילת מותנה בתנועה האווירית המתוכננת לשעת נחיתת הדאון בשדה, כפי שהוגשה בתוכנית הטיסה.
- 2) עם קבלת תוכנית טיסה הכוללת נחיתה באילת, יבדוק מודיעין טיס עם מגדל אילת האם ניתן (בהתחשב בתוכניות טיסה אחרות) לאשר את תוכנית הטיסה לדאיות מרחק לאילת.

3) אישור טרומי של מגדל אילת לנחיתת הדאון בשדה, אם ניתן, מהווה אישור עקרוני בלבד לתוכנית הטיסה ואיננו מהווה אישור כניסה בזמן אמיתי למרחב הפיקוח של אילת.

4) באחריות טייס הדאון להקים קשר עם מגדל אילת לפני הכניסה למרחב האווירי של השדה, לצורך קבלת אישורו הסופי להמשך הדאוייה לכוון שדה אילת.

5) בסמכות מגדל אילת לא לאשר כניסת הדאון בזמן אמיתי למרחב הפיקוח של אילת אם חלו שינויים במצב התעבורה האווירית או מגבלות אחרות שאינן מאפשרות נחיתה באילת. במקרה זה על טייס הדאון לפנות לנחיתה במנחת יוטבתה או במנחת מתאים אחר מחוץ למרחב הפיקוח של אילת.

הערה: מומלץ לתכנן דאיית מרחק לאילת לימי שבת וחג, בהם עומס התנועה לאילת קטן ביחס לימי ששי וערבי חג.

6) חל איסור על דאון בתקלת קשר להיכנס למרחב הפיקוח של אילת.

ח. קשר

1) דאון בדאיית מרחק יקים קשר על תדר יחידת הפת"א שבתחומה מבוצעת הדאוייה, וידווח את הדיווחים הבאים:
(א) כל יציאת כיוון חדשה.

(ב) כל שינוי גובה, במרווחים של 500 רגל.
דוגמא לדיווח: "חגב, כאן דאון GKB, נמצא מעל ערד בגובה 6 000 רגל, יוצא כיוון לחצבה במגמת טיפוס/הנמכה".

2) הדאון יקים ביוזמתו קשר עם יחידת הפת"א במרווחי זמן שלא יעלו על 30 דקות בין התקשרות אחת לשניה.

3) תקלת קשר:

במקרה של תקלת קשר, ינחת הדאון בהקדם האפשרי בשדה או מנחת קרוב וידווח על כך טלפונית למודיעין טיס או ליחידת הפת"א איתה קויים הקשר לפני שארעה התקלה.

ט. נחיתה אונס/חרום

1) על כל נחיתת אונס או נחיתה לא מתוכננת אחרת, יש לדווח בקשר אלחוט דיבור ליחידת הפת"א, ואם לא התאפשר לדווח ישירות, יש לנסות להעביר את ההודעה באמצעות כלי טיס באוויר או כל גורם זמין אחר.

2) חיל האוויר לא יפעיל מערך חיפוש והצלה לדאון שנחת בשטח, אלא רק במקרה שקיים חשש לשלום ולביטחון הדואה, או אם התקבלה בקשת עזרה מפורשת.

4. אזורי טיסת אז"מים והצנחות חופשיות

נוהל ב - 08 מפרט אזורי טיסה מקומיים ואזוריים ("בועות"), שבהם מבוצעות טיסות אז"מ בזמנים ובגבהים שונים, עד גובה 1500 רגל, שמרביתן מבוצעות ללא קשר א/ד.

ב. נוהל ב- 05 מפרט אזורי הצנחות חופשיות המבוצעות מגובה מירבי של 12 000 רגל ומטה.

טייסי דאון נדרשים לשים לב לפעילות האז"מים ולהצנחות חופשיות באזורים האמורים, החופפים ואף חודרים לאזורי הדאייה המפורטים בנוהל זה.

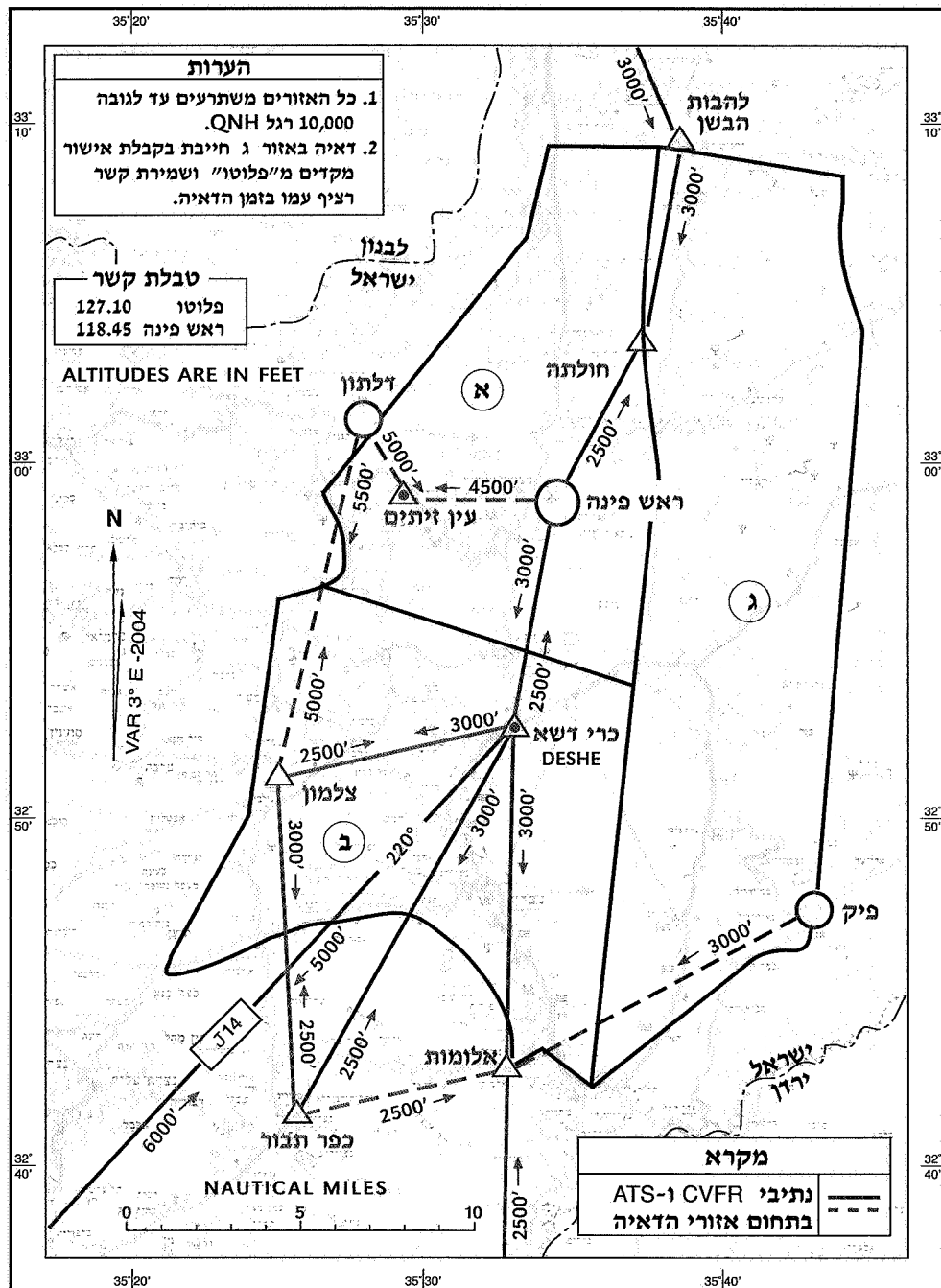
נספחים :

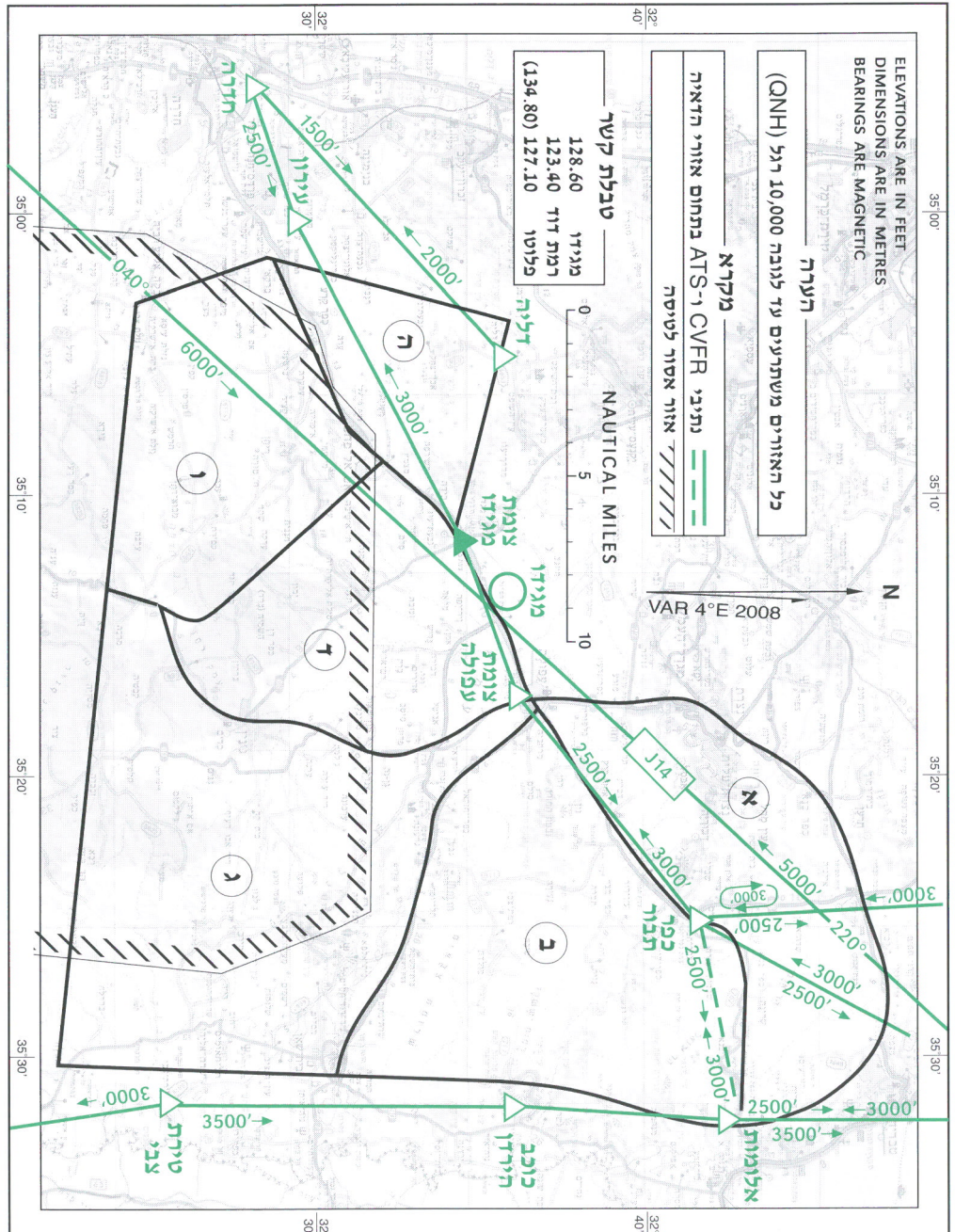
נספח א' - אזורי דאייה ראש פינה.

נספח ב' - אזורי דאייה מגידו.

נספח ג' - אזורי דאייה באר שבע (תימן).

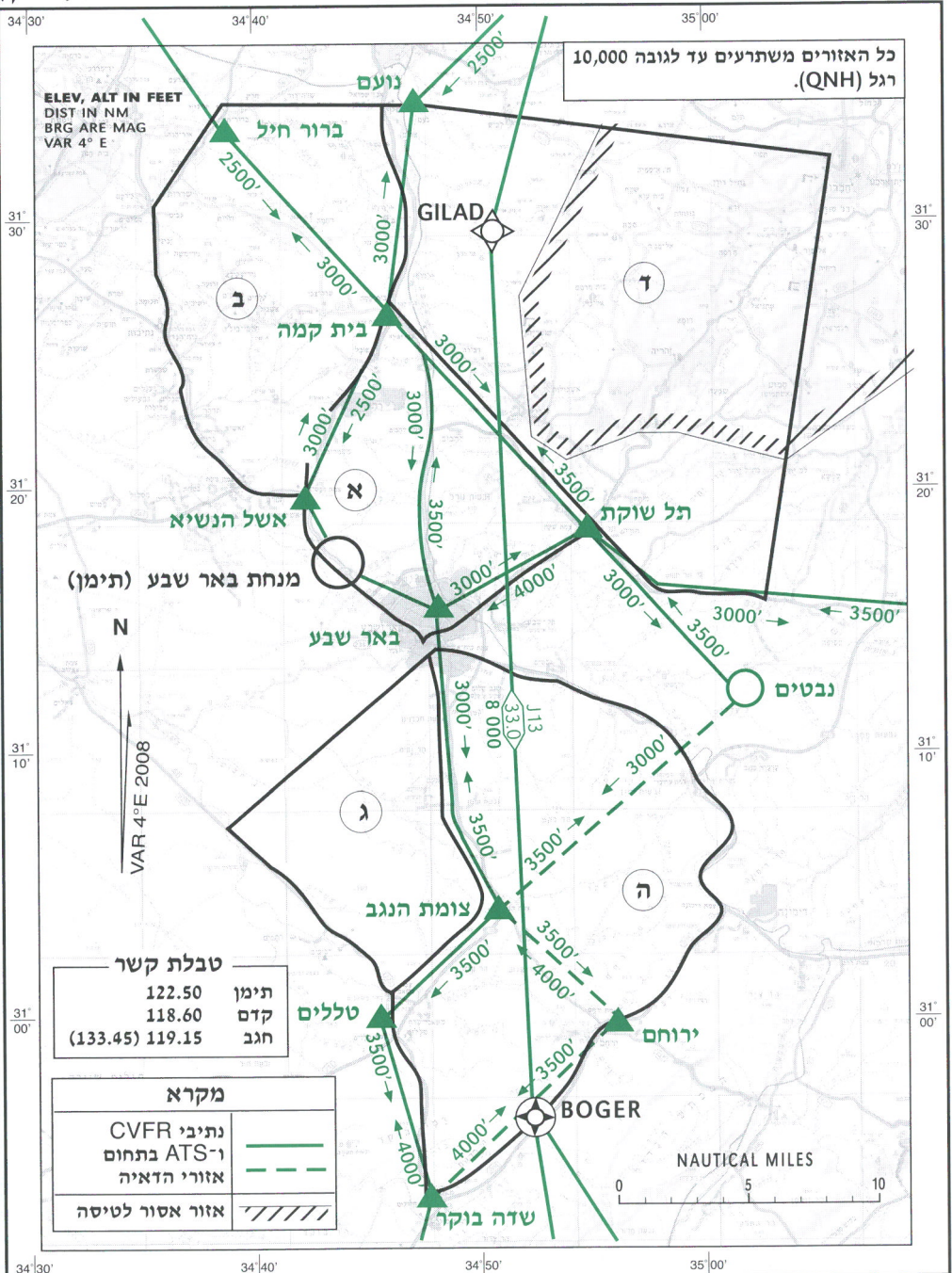
נספח ד' - מפת דאיית מרחק (הפצה מצומצמת לדואי מרחק בלבד).





אזורי דאיה באר שבע (תימן)

BEER SHEVA



טיסות חקלאיות

1. הגדרות

- א. טיסה חקלאית - כל סוגי הפעילויות שאושרו לחברת הריסוס ע"י מינהל התעופה האזרחית לביצוע בגובה טיסה נמוך.
- ב. נתיב טיסה חקלאי - נתיבי טיסה מוגדרים ומיוחדים עבור טיס חקלאי אל אזורי הריסוס או בסביבתם ובחזרה. נתיבים אלה מפורטים בנספח א' לנוהל זה - מפת נתיבים ואזורי טיסה חקלאיים.

הטיסה בנתיבים תבוצע בגבהים שלהלן:

- 1) בשעות אור יום - 200 רגל מעל העצם הגבוה ביותר ברדיוס של 100 מטר מכלי הטיס.
 - 2) בשעות הלילה - 1000 רגל מעל העצם הגבוה ביותר ברדיוס של 1000 מטר מכלי הטיס.
 - ג. אזור עבודה (ריסוס) - הוא השטח שבו מבוצעת פעולת הריסוס, לרבות האזור המשמש לצורך ביצוע תמרוני כניסה ויציאה מיעפי הריסוס.
- הפעילות באזור הריסוס תבוצע בגבהים שלהלן:
- 1) בשעות אור יום - מגובה פני הקרקע ועד גובה 500 רגל מעפה"ש.
 - 2) בשעות הלילה - מגובה פני הקרקע ועד גובה 1500 רגל מעפה"ש.

2. נתיבי טיסה

- א. טיסה אל אזורי הריסוס/מנחתים חקלאיים ומהם, תבוצע בנתיבים המופיעים במפת נתיבי טיסה חקלאיים שבתוקף, ובצידים הימני.
- ב. עזיבת הנתיב לצורך כניסה לאזור הריסוס או למנחת ובחזרה תעשה בדרך הקצרה ביותר, בתנאי שלא מבוצעת חדירה לתוך שטח אש פעיל או לאזור סגור או מוגבל לטיסה.
- ג. מודגש כי בחלק מהנתיבים מבוצעות טיסות אז"מים.

3. כיוול מד גובה

הטייס יכיוול מד הגובה לגובה המנחת / שדה ממנו מבוצעת ההמראה.

4. תכנית טיסה

- א. מאחר ופעילות מטוסי הריסוס נתונה לשינויים בזמן אמת, פטורות חברות הריסוס מהגשת תכנית טיסה (כהגדרתה בנוהל א - 11).
- ב. למרות האמור לעיל, מחובת חברות הריסוס לדווח לחיל האוויר על תכנית העבודה (הפעילות) היומית, בתחילת יום העבודה או ערב לפניו.
- ג. הדיווח יועבר ישירות ליחידת הפת"א הצבאית שבתחום אחריותה מתוכננת להתבצע עבודת הריסוס, או ההמראה לעבודה, והוא יכלול:

- 1) אזורי העבודה (בהתאם לכינוי שלהם במפה).
 - 2) מספר מטוסים בכל אזור.
 - 3) טיסות העברה (טיסה בנתיבים חקלאיים בין המנחתים).
- הערה: טיסת העברה המבוצעת כולה או מקצתה בנתיבי CVFR מחוייבת בהגשת תכנית טיסה למודיעין טיס, ואישורה.
- ד. באחריות החברות לדווח או לסייע ליחידת הפת"א הצבאית בפרטים הבאים:
- 1) דיווח על גמר עבודה בכל אזור.
 - 2) מתן מידע בזמן אמיתי, על פי דרישת יחידת הבקרה, על מקום המצאות מטוסי הריסוס באזורי העבודה.
 - 3) מתן מענה לבירורים נדרשים אחרים.
- ה. פעילות בשעות הלילה

טיסת ריסוס בשעות הלילה מבוצעת על פי הגדרתה בגבהים החודרים לגבהי טיסה של נתיבי CVFR ולגבהי טיסה של מטוסי ח"א המתאמנים בנווטים ו/או באזורי אימון. אי לכך, בניגוד לאמור בסעיף זה מעלה, לצורך ביצוע טיסת ריסוס בלילה יש להגיש תוכנית טיסה לבדיקה ולאישור מודיעין טיס על פי הנוהלים הרגילים, כמפורט בנוהל א - 11.

5. טלפונים ותדרי קשר של חברות ריסוס

- להלן מובאים פרטים על חלק מחברות הריסוס. רשימה מלאה ומעודכנת ניתן לברר במשרד מודיעין טיס:
- א. חברת "כימניר"

- 1) משרד מבצעים ראשי - טלפון 9520520 (09), פקס 9508708 (09).
- 2) תדרי עבודה – 128.60 מ"ה / 129.75 מ"ה.

6. קשר ותקשורת

א. מטוס בטיסה חקלאית מחוייב בהקמת קשר א/ד עם יחידת פת"א שבתחום אחריותה מבוצעת הטיסה, במקרים הבאים:

(1) בעת טיסה באזור פיקוח שדה (CTR) וכמפורט בסעיף 7 בהמשך.

(2) בעת טיסה ברמת הגולן ו/או בקרבת גבול הצפון, וכמפורט בסעיף 9 בהמשך.

(3) בעת טיסה בנתיבי טיסה חקלאיים.

אם נתיב הטיסה החקלאי נמצא מחוץ לתחומי פיקוח שדה, ניתן לעבור באיזור יחידת הפת"א לאחר ההתקשרות הראשונה להאזנה על תדר החברה להמשך הטיסה בנתיב/באזור העבודה.

(4) לצורך קבלת אישור לטיסה מעל גובה 200 רגל מעפה"ש בנתיב או באזור עבודה.

ב. בעת טיסה באזור העבודה, להוציא המקרים המפורטים לעיל, רשאי מטוס הריסוס, באישור יחידת הפת"א, לעבור להאזנה לתדר החברה.

7. טיסות ריסוס המבוצעות בתחום אזור פיקוח שדה (CTR)

א. טיסת ריסוס המתוכננת להתבצע באזור פיקוח שדה תעופה (CTR) מחוייבת בתיאום מוקדם שיעשה באחריות החברה, והיא אושרה לביצוע על ידי:

(1) מגדל הפיקוח של שדה תעופה אזרחי.

(2) מרכז פיקוד כנפי של שדה תעופה צבאי.

ב. לפני הכניסה לאזור, יקים הטייס קשר עם מגדל הפיקוח כדי לקבל בזמן אמיתי את אישורו לכניסה לאזור הריסוס שתואם.

ג. משך כל זמן שהייתו באזור ה- CTR ישאר הטייס בהאזנה על תדר מגדל הפיקוח.

8. טיסות ריסוס בתחום אזורי אימון של מסוקי חיל האוויר

א. בצמוד לחלק מבסיסי חיל האוויר קיימים אזורי אימון, המשמשים לתרגול מסוקים בגבהים נמוכים החופפים לגבהי טיסה של מטוסים חקלאיים.

ב. טיסת מסוקי חיל האוויר ומטוסי הריסוס תבוצענה תוך "קיום בצוותא" על פי כללי טיסת VFR, עד גובה 500 רגל מעפה"ש.

ג. המסוקים המתאמנים באזורים אלה מקיימים קשר א/ד עם מגדל הפיקוח הצבאי, שבסמוך אליו קבועים האזורים.

ד. פירוט תחומי אזורי האימון, לרבות חלוקת המשנה שלהם וציון תדר ואות קריאה של המגדל הישים, מסומנים בנספחים המופצים בנפרד לחברות הריסוס.
ה. כדי שמגדל הפיקוח יעדכן את מסוקי חיל האוויר על פעילות מטוסי הריסוס באזורי האימון, באחריות משרד המבצעים (האזורי) של חברת הריסוס לדווח טלפונית למגדל הפיקוח:

- 1) על שניים בתכנית עבודת הריסוס היומית שנמסרה מראש, אם יהיו.
 - 2) על תחילת עבודה בכל אזור אימון (לפי החלוקה הפנימית).
 - 3) על סיום עבודה בכל אזור אימון לאותו יום.
- הערה: על פי נוחיות החברה, הדווח הנ"ל יכול להתבצע כחלופה ע"י מטוסים בקשר רדיו ובזמן אמיתי עם מגדל הפיקוח.
- ו. הכללים המפורטים מעלה נכונים גם למקרה שבו מנתת ההמראה או נתיב הטיסה של מטוס הריסוס נמצא או חוצה את אזורי האימון של המסוקים.

9. טיסות ברמת הגולן ולאורך גבול הצפון

טיסות ריסוס המבוצעות באזור רמת הגולן והגליל, צפונית לקו הרוחב $33^{\circ}00'$ (קו שב-ציון מחניים), פרט לטיסות ריסוס בתוך תחומי CTR ראש-פינה, מחויבות בדברים הבאים:

- א. לפני הכניסה לאזורים ידווח הטייס ל"פלוטו" על כניסתו לאזור.
 - ב. קיום קשר א/ד דו-כווני תקין עם "פלוטו" והאזנה מתמדת לתדר זה משך כל השהייה באזורים הנ"ל.
- הערה: הכניסה לאזור רמת הגולן תבוצע דרך אחת מהנקודות הבאות בלבד:
- תל קציר, גשר בנות יעקב או קיבוץ גונן.
- ג. הטייס ידווח על סיום העבודה ועזיבת האזור.
 - ד. אם מסיבה כלשהיא לא הושג קשר עם "פלוטו" ינקוט הטייס בכל דרך אפשרית ומהירה אחרת כדי להעביר דווח על סיום העבודה ועזיבת האזור (כגון: מגדל ראש פינה, מטוס אחר באויר, הודעה טלפונית וכו').
 - ה. אם קיים מצב בטחוני שאינו מאפשר כניסה לאזור לא תאושר כניסה לאזורים המוזכרים בפסקה זו, בהתאם.

10. פעילות במנחת מגידו

- א. ראה פירוט נרחב אודות המנחת בפרק מגידו, והגבלות טיסה החלות על מטוסים חקלאיים בעת פעילות במנחת של יחידות צבאיות, המפורטות בנוהלי המנחת.
- ב. כאשר מתבצעת פעילות יחידות צבאיות, מתקיים במנחת שרות פיקוח טיסה צבאי.
- ג. בכל מקרה, גם בהעדר שרות פיקוח טיסה במנחת, יש לשים לב לאפשרות של פעילות מזל"טים אשר פועלים בתחום 700 מטר הראשונים של מסלול 09.

11. טיסות לשדה חיפה

טיסות אלה מחייבות תיאום ואישור מוקדם של הנהלת שדה חיפה.

12. מעבר מנתיב טיסה חקלאי לנתיבי התובלה הנמוכים ולהיפך

- א. מעבר בין הנתיבים ניתן לביצוע בכל מקום שבו יש הפרדה אנכית בין נתיבי טיס חקלאיים לבין נתיבי התובלה הנמוכים CVFR.
- ב. המעבר בין הנתיבים מותנה בתיאום בזמן אמיתי (ביזמת הטייס) ובאישור יחידת הפת"א שבתחום אחריותה מבוצעת הטיסה.
- ג. תנאי לטיסה בנתיבי התובלה הנמוכים הינו הימצאות טרנספונדר (זע"ט) שמיש במטוס, והפעלתו על קוד 5100 עד קבלת קוד אחר מיחידת הפת"א.

13. אזורי טיסה ואזורי אימון (בועות) לאז"מים

אזורים אלה מפורטים ומוגדרים בנוהל ב - 08 בקובץ זה, והם משמשים לטיסות אז"מ בגבהים נמוכים (עד גובה 500 רגל מעפה"ש) ללא חובת האזנה על תדרי קשר כלשהם.

טייסי ריסוס ישימו לב לאפשרות של פעילות אז"מים בעת עבודת הריסוס בבועות אלה.

14. אזורים סגורים לטיסה חקלאית

סעיף זה מתייחס לאזורים סגורים לטיסה חקלאית והוא בא להוסיף, אך אינו מבטל איסור טיסה באזורים אחרים המפורסמים במסגרת הפמ"ת (נוהלים, מפות ונספחים שלו) לרבות נספח א' לנוהל זה.

האזורים הסגורים הינם:

- א. שטח 603 בעמק זבולון – יש לעקפו ממזרח, לאורך הכביש שבין עכו לקריות.
- ב. אזור בתי הזיקוק בחיפה – יש לעקפו בעת נחיתה ו/או לאחר המראה משדה תעופה חיפה, כמפורט בנוהלי השדה.

- ג. שטח 30 באזור עתלית - יש לעקפו ממזרח, לאורך הכביש המהיר שבין חדרה לחיפה.
- ד. אזור שדה אנטנות בתל מראשה, מול רשפון (*).
- ה. אזור תע"ש ברמת השרון (*) - יש לטוס במדויק לאורך הכביש שבין צומת רעננה לצומת מורשה.
- ו. אזור מסופי הדלק פי גלילות (צומת הקאנטרי קלאב) (*).
- ז. אזור תחנת הכח בחדרה.
- ח. השטח המותחם בנקודות הציון הבאות סגור לטיסה מגובה פני הקרקע עד גובה 300 רגל מעפה"ש:
- הר בקע - גבעת שמן – דרומה 1.5 ק"מ מזרחית ומקביל לכביש עד ליד צומת הנגב (בור משש) - מזרחה משיק לגבול הצפוני של ש"א 500 וצפונה עד לגבעת יתנן - מערבה חזרה להר בקע.
- ט. אזור ההצנחות החופשיות בהבונים (ראה ב - 05).
- י. מחנה סירקין סגור ברדיוס 1 ק"מ סביב נ"צ $034^{\circ}54.6'E$ $32^{\circ}54.3'N$ מגובה פני הקרקע עד 300 רגל מעפה"ש.

(*) ראה תחומי האזור בנספחים ג', ה', ו' של הרצליה.

15. הגבלת גובה טיסה בנתיבים חקלאיים

בקטעים אחדים של נתיבי הטיסה אשר חוצים אזורי פיקוח שדה (CTR) מסויימים וקרובים לתחילת המסלולים, מוגבל גובה הטיסה לגובה 50 רגל מעפה"ש וזאת כדי לקיים הפרדה אנכית ממטוסים ממריאים או נוחתים באותו שדה. קטעים אלה מצויינים ע"ג מפת נתיבי הטיסה.

16. טרנספונדר (זע"ט)

מטוסים חקלאיים מחוייבים בהתקנת מכשיר טרנספונדר, כנדרש בפרק א - 13. הערה: טיסה בנתיבי CVFR מחייבת בהימצאות המכשיר ובהפעלתו.

נספחים (מופצים בתפוצה מצומצמת):

נספח א' - מפת נתיבים ואזורי טיסה חקלאיים.

נספח ב' - אזורי אימון מסוקים בבסיס חצרים.

16. טרנספונדר (זע"ט)

מטוסים חקלאיים אינם מחוייבים בהתקנת מכשיר טרנספונדר.
הערה: טיסה בנתיבי CVFR מחייבת בהימצאות המכשיר ובהפעלתו.

נספחים (מופצים בתפוצה מצומצמת):

נספח א' - מפת נתיבים ואזורי טיסה חקלאיים.

נספח ב' - אזורי אימון מסוקים בבסיס חצרים.



טיסות אוירונים זעירי משקל (אז"מ)

1. הגדרות

לצורך נוהל זה מוגדרים המושגים הבאים:

א. אוירון זעיר משקל
אוירון חד-מושב או דו-מושב שמשקלו המירבי המותר להמראה אינו עולה על 390 ק"ג באוירון חד מושבי ו - 454 ק"ג באוירון דו מושבי והמסוגל להטיס עד שני בני אדם, לרבות הטייס והוא אחד מאלה:

- (1) סוג א' - שמושב הטייס בו מחובר באופן קשיח לכנף;
- (2) סוג ב' - שמושב הטייס בו תלוי מתחת לכנף וניתן להטיה ביחס אליה.

ב. בועה

מרחב אוירי מוגדר ומפורט, המיועד ומורשה לביצוע טיסות אז"מ בזמנים ובגבהים שנקבעו לאותו מרחב, ללא צורך בהגשת תכנית טיסה וללא חובת הקמת קשר א/ד עם יחידת פת"א.

ג. אזור טיסה

אזור מוגדר ומפורט הנמצא מחוץ לתחומי בועה, המיועד בעיקר לטיסות תחביב וספורט ואשר הטיסה בו חייבת בהגשת תכנית טיסה, וקבלת מרשה, וכן חובת הקמת קשר א/ד עם יחידת פת"א.

ד. נתיב טיסה

נתיב המיועד לטיסת אז"מ בין מנחתים, אזורים ובעות. טיסה בנתיבים שנמצאים מחוץ לתחומי בועה מחויבת בהגשה ובאישור תכנית טיסה, ובהקמת קשר א/ד עם יחידת פת"א כפי שיפורט בהמשך.
נתיבי הטיסה לאז"מים מפורטים בנספח א' לנוהל זה.

ה. אזור ההקפה

אזור המותחם ברדיוס של 2 ק"מ ממנחת אז"מ ועד לגובה 200 רגל מעפה"ש.

ו. גובה

כל הגבהים המפורטים ומצויינים בנוהל זה ובנספח א' הינם גובה מעל פני השטח, אלא אם צויין אחרת.

ז. ימי סוף שבוע

בכל מקום בנוהל זה ובנספח א' "ימי סוף שבוע" פירושם ימי שישי החל משעה 0600, ערבי חג החל משעה 1400 וימי שבת וחג משך כל היום, אלא אם צויין אחרת לאזור/בועה מסויימים.

2. נתונים והגבלות לביצוע טיסות אז"מ

א. טיסות אז"מ מותרות לביצוע בשעות אור יום ובתנאי טיסת ראייה (VMC) בלבד.

ב. אין לטוס מעל אזור מאוכלס או מעל התקהלות בני אדם.

- ג. מגבלות מזג אוויר:
- (1) ראות מזערית של 5 ק"מ.
 - (2) מרחק אופקי מזערי של 1.5 ק"מ בין האז"מ לעננים בודדים.
 - (3) מרחק אנכי מזערי של 1 000 רגל מתחת שכבת עננים המכסה יותר ממחצית פני השמים.
 - (4) הימנעות מטיסה מעל עננים או בין עננים וערפילים - בכל כמות שהיא.
 - (5) קיום קשר ראייה מתמיד עם הקרקע.
 - (6) הימנעות מטיסה בתנאי ערבול טרמי או פיזי ידוע או צפוי.
 - (7) אין לבצע טיסה כאשר עוצמת הרוח בפועל, או על פי התחזית המטאורולוגית, עולה על מגבלת הרוח המפורטת בספר העזר לטיסה של אותו אז"מ.

3. כללי טיסה

טיסות אז"מ תבוצענה בהתאם לכללי טיסת ראייה, VFR. אחריות הטייס לראות ולמנוע (to see and avoid) התנגשות על כלי טיס אחרים או מכשולים, למרות החובה (בטיסה מחוץ לבועות) בהקמת קשר א/ד עם יחידת פת"א.

4. גבהי טיסה

- א. גובה מזערי
- פרט לצרכי המראה ונחיתה לא יטוס אז"מ נמוך מגובה:
- (1) 50 רגל - כאשר מבוצעים אימוני נחיתה אונס (באזור המיועד לכך).
 - (2) 100 רגל - באימוני הקפות באזור ההקפה.
 - (3) 200 רגל - בטיסות שיוט בנתיבי הטיסה, למעט מקומות שנקבע לגביהם במפורש גובה שיוט אחר.
- הערה: הגבהים האמורים הינם מעל העצם הגבוה ביותר ברדיוס של 200 מטר מהאז"מ.

ב. גובה מירבי

- (1) גובה מירבי לטיסה באזורי הטיסה ובבועות-על פי המגבלות המפורסמות לכל בועה/אזור, כמפורט בהמשך.
 - (2) גובה מירבי לטיסה בנתיבי הטיסה:
- א) בימי חול - 200 רגל.
- ב) בימי סוף שבוע - 500 רגל.

5. מרחב הטיסה

א. מרחב הטיסה המאושר לתכנון הפעלת אוירונים זעירי משקל מותחם בנקודות הבאות (ראה נספח א'):

שבי ציון - ש/ת ראש פינה - דרומה לאורך הירדן ולאורך החוף המזרחי של הכנרת עד לצומת מעגן, משם במרחק 500 מטר מערבית לקו הירדן עד קליה, לאורך החוף המערבי של ים המלח עד נוה-זוהר, דרומה עד אילת במרחק 500 מטר מערבית לגבול ירדן, צפונה במרחק 5 מי"מ מזרחית לגבול מצרים עד תלמי יוסף - גבולות - מעגלים - דורות - תל אשקלון וצפונה לאורך קו החוף עד שבי ציון.

הערה: הגבולות באזורי הטיסה, ראה בפרק א-17.

ב. על אף האמור לעיל, ניתן לבצע טיסות אז"מ מחוץ למרחב המאושר והמוגדר מעלה, במקרים הבאים:

- (1) בשדה תעופה ראש פינה.
- (2) במנחת ו/או באזור טיסה, הנמצא בתחום האיסור לטיסות אז"מ, אך אושר לפעילות ופורסם ע"י מת"א.

ג. כל טיסת אז"מ שלא בהתאם למפורט בסעיפי משנה 5 א' ו- ב' מעלה, תבוצע אך ורק עפ"י אישור מיוחד של רש"ת/חטיבת מבצעים, לבקשה שתופנה בהתראה של חודש ימים לפחות לפני מועד הביצוע המבוקש.

ד. פעילות אז"מים בתחום המרחב המאושר תוגבל כדלקמן:

- (1) לאזורי/בועות אז"מ שאושרו לשימוש באתרים שונים, בגבולות ובהגבלות המפורטים לכל אזור /בועה.
- (2) לטיסה בין אזורי/בועות/מנחותי אז"מ לאורך הנתיבים הקבועים לטיסת אז"מ, והמצויינים בנספח א' לנוהל זה.
- (3) לטיסה בנתיבים מיוחדים וחד פעמיים שאושרו במסגרת נוהל טיסות מרחב, כמפורט בנוהל א - 08.

6. נתיבי טיסה (ראה נספח א')

א. אזמ"ים יטושו בנתיבים המצויינים במפת נתיבי הטיסה, ובצידם הימני.

ב. טיסה מהמנחת לנתיב הטיסה הקרוב ובחזרה ממנו תבוצע בדרך הקצרה בין המנחת לנתיב ובתנאי שהיא לא תבוצע דרך אזור סגור, אסור או מוגבל לטיסה. אם פורסם למנחת מסוים נתיב כניסה/יציאה מהמנחת - תבוצע הטיסה באותו נתיב.

ג. נתיבי הטיסה ניתנים לשימוש בכל ימות השנה, למעט קטעי הנתיב הבאים, המותרים לטיסה רק בימי סוף שבוע (ראה גם במפה):

- (1) עכו - כרי דשא.
- (2) צומת ברקאי - מנחת יקנעם.
- (3) כפר תבור - תל יוסף - רשפים.
- (4) מנחת ראשל"צ - אשקלון.
- (5) הקטע שבין בית קמה לנתיבות.
- (6) נתיבות-באר שבע. כמו כן מיועד נתיב זה בלעדית לכניסה/יציאה ממנחת תימן צפונה/דרומה.
- (7) צומת להבים - ערד.
- (8) מערד למצדה ומערד לנווה זוהר.

ד. מודגש כי מרבית נתיבי הטיסה משמשים בימי חול למטוסים חקלאיים באותם גבהים ובאותם תנאים.

ה. בעת טיסה לאורך הנתיב שבין צומת בית ליד בדרום, דרך חיפה לשבי ציון בצפון, יש להקפיד ולא לחדור לתחומי האזורים האסורים לטיסה הבאה:

- (1) תחנת הכח בחזרה.
- (2) מבצר עתלית.
- (3) שטח אש 603 (עמק זבולון).
- (4) אזור הצנחות חופשיות במנחת הבונים (ראה נוהל ב - 05).

ו. קטע הנתיב שבין נחשונים לבית נחמיה נמצא בתחום פיקוח נתב"ג, והוא מוגבל לטיסה בגובה מירבי של 50 רגל מעפה"ש.

ז. מחנה סירקין סגור ברדיוס 1 ק"מ סביב נ"צ $034^{\circ}54.6'E$ $32^{\circ}05.7'N$ מגובה פני הקרקע עד 300 רגל מעפה"ש.
הערה: יש לשים לב בעת טיסה בנתיב בן-שמן – גבעת השלושה.

7. קשר

- א. טיסה באזורי ובנתיבי טיסה מחוייבת בהקמת קשר עם יחידת פת"א.
 - (1) טיסה בקטע נתיב או אזור טיסה הנמצאים בתחום אזור פיקוח שדה תעופה (CTR) מחוייבת בהקמת קשר עם מגדל הפיקוח לפני הכניסה לאזור, ובשמירת קשר משך כל זמן הטיסה.
 - (2) מחוץ לתחומי אזור פיקוח תבוצע הקמת קשר ראשונית עם יחידת הבקרה ("פלוטו/חגב") על תדר היחידה ולאחר מכן, באישורה, מעבר להאזנה על תדר אז"מים (123.7 מ"ה) להמשך הטיסה.
- ב. טיסה בנתיב מאלמוג דרומה, לאורך כביש הערבה עד אילת, מחוייבת בשמירת קשר עם "חגב" משך כל זמן הטיסה.
- ג. טיסה בתחומי בועה אינה מחוייבת בהקמת קשר כלשהו.

8. טיסה לשדות תעופה

א. לנתב"ג, שדה דב, חיפה והרצליה :
טיסת אז"מים במטרה לנחות בשדות אלה אסורה.

ב. לראש פינה :

הטיסה לשדה זה אפשרית בתנאים הבאים :

- (1) תכנית טיסה תוגש ביום הביצוע לאישור מודיעין טיס.
- (2) מגדל הפיקוח יאשר בטרם ההמראה ויתן הסכמתו להגעת ונחיתת האז"מ בשדה (באחריות הטייס - לפני הגשת תכנית הטיסה).
- (3) הטיסה תבוצע על פי התנאים המיוחדים שיקבעו באישור תכנית הטיסה.
- (4) הקמת קשר עם מגדל הפיקוח לפני כניסת האז"מ לתחום אזור הפיקוח (CTR) של השדה.

הערה: במידת הצורך, ירתק מגדל הפיקוח את האז"מ מעל כל נקודה בתחום הפיקוח של השדה, על מנת ליצור הפרדה בינו ובין פעילות מטוסים אחרים בתחום השדה.

- (5) הצטרפות ללא קשר אלחוט דיבור אסורה
אם לא נוצר קשר עם המגדל, או אם אירעה תקלת קשר בהיות האז"מ באויר :

א) יכנס האז"מ לתחום אזור הפיקוח דרך נקודות הכניסה המפורסמות לאותו שדה, ובתנאי שהגעתו תואמת לשעה שאושרה ע"י מגדל הפיקוח בטרם ההמראה ;

ב) יעבור מעל המגדל מחוץ לצירי הגישה למסלולים תוך שימת לב לתנועת מטוסים באזור ההקפה ועל המסלולים ;

ג) לאחר קבלת אור/זיקוקין ירוק יבצע הקפה למסלול המתאים לפי שק הרוח וינחת על פי אור/זיקוקין ירוק מהמגדל.

ג. לאילת

טיסה לשדה התעופה באילת מחוייבת במילוי תנאי סעיף 8.ב. שלעיל. בנוסף להם :

(1) הטייס יפרט בתכנית הטיסה יעדים לנחיתות ביניים, כולל שעות נחיתה והמראה משוערים מכל מנחת.

(2) יקים וישמור קשר א/ד עם "חגב" במהלך הטיסה לאורך כביש הערבה, כולל הדיווחים הבאים :

א) דיווח בנקודות שייקבעו באישור תוכנית הטיסה, או לפי דרישת הבקר בזמן אמיתי ;

ב) דיווח לפני נחיתה במנחת ביניים, כולל זמן משוער להמראה מאותו מנחת ;

ג) דיווח לאחר המראה מכל מנחת.

(3) יתקשר עם מגדל פיקוח אילת (טלפונית או בכל אמצעי אחר) לפני המראתו מהמנחת האחרון לפני אילת כדי לקבל אישור סופי להגעתו לאילת, כולל חלון זמן (שעות) להגעתו.

חלון זמן – הזמן שבו ניתן לצפות, על פי הידוע באותה עת, שהאז"מ יוכל להצטרף לנחיתה או להמריא לנמל התעופה אילת ללא עיכובים מיותרים, על פי הכלל שלא צפויה פעילות בו זמנית של אז"מ וכלי טיס אחרים באזור ההקפה (טווח של 5 מייל מהשדה לצורך זה).

באם מתעורר הצורך, ירותק האז"מ בזמן אמת על פי הוראת המגדל, כדי ליצור הפרדה בינו לבין כלי טיס אחרים.

הערה: פרק הזמן הסופי להגעת האז"מ ייקבע ע"י המגדל עפ"י הכלל שלא תהא פעילות בו-זמנית של האז"מ המצטרף עם מטוסים אחרים באזור ההקפה.

(4) הצטרפות להקפה ונחיתה (ראה נספח ו' בפרק אילת)

כדי להימנע מטיסה מעל אסור האסור או המוגבל לטיסת אז"מ (מיושב או בנוי בצפיפות, ריכוזי קה"ל, מעל הים וכד') כמו גם קיצור זמן השהייה של האז"מ באזור הגישה ועל המסלול, תבוצע ההצטרפות והנחיתה במתכונת הבאה:

לאחר מעבר באר אורה, המשך טיסה לאורך כביש הערבה, במרחק מייל מצפון לקיבוץ אילות, פנה מזרחה לצלע סופית למסלול 21 או לצלע "עם הרוח" ימנית (מזרחית) למסלול 03.

הערה: ריתוק האז"מ על ידי מגדל הפיקוח אפשרי בכל נקודה – באם נקודת הריתוק אינה ישימה, ידווח הטייס על כך למגדל, לקבלת הוראה חליפית.

(א) למסלול 21 – גישה ישירה. תכנן נחיתה מול רחבת התעופה הכללית באופן שכלי הטיס יפנה את המסלול באחת מארבעת יציאות הפינוי ללא צורך בביצוע פניית 180 מעלות על המסלול.

(ב) למסלול 03 – הצטרפות לצלע "עם הרוח" ימנית (מזרחית) – בין המסלול לגדר המזרחית של השדה) ולאחר חציית חוף, ביצוע פניית נוהל ימנית (שמאלה לכיוון 160 וימינה לצלע בסיס ופיינל). נחיתה בשליש הראשון של המסלול מול רחבת התעופה כללית באופן שכלי הטיס יפנה את המסלול באחת מארבעת יציאות הפינוי ללא צורך בביצוע פניית 180 מעלות על המסלול.

(5) עזיבת השדה לאחר המראה

(א) ממסלול 03 – טיפוס לגובה 200 רגל מעפה"ש והצטרפות לנתיב האז"מים צפונה.

(ב) ממסלול 21 – טיפוס לגובה 200 רגל מעפה"ש, לאחר חציית חוף פניית נוהל שמאלית לכיוון 160 ובהמשך ימינה ומעבר מעל מסלול 03 והצטרפות לנתיב האז"מים צפונה.

(6) הצטרפות ללא קשר אלחוט דיבור

הצטרפות אז"מ בלא קשר לנחיתה באילת אסורה. במידה ולא הוקם קשר עם מגדל אילת עד לנקודת הדיווח באר אורה, יחזור האז"מ צפונה וינחת במנחת המתאים.

במקביל, הטייס ידווח טלפונית למגדל או ליב"א על נחיתתו.

7) כל הטיסה הן בהקפה והן בעזיבה תבוצע בגובה 200 רגל מעפיה"ש, אלא אם הורה המגדל אחרת.

9. הגשת תכניות טיסה ואישורן

- א. כל טיסה באיזורי הטיסה ובנתיבי הטיסה הקבועים מחוייבת בהגשת תכנית טיסה למודיעין טיס 30 דקות לפחות לפני זמן ההמראה המתוכנן, וקבלת אישור ממנו.
- ב. כל טיסה המתוכננת להתבצע מחוץ לבועות, מחוץ לאיזורי טיסה ומחוץ לנתיבי הטיסה הקבועים - מחוייבת בהגשת תכנית טיסה מראש, כמוגדר לטיסות מרחב בנוהל א - 08.
- ג. טיסה בתחומי בועה אינה מחוייבת בהגשת תכנית טיסה.
- ד. הטייס יהיה אחראי בלעדית לכל אלה:
 - שמישות המנחת.
 - תיאום עם בעלי רשיון המפעיל.
 - קבלת מידע על פעילות הטיס החקלאי, ישירות מן החברות החקלאיות (פירוט בנוהל ב - 07).
 - הצטיידות במידע מטאורולוגי הנדרש לצורך טיסתו.
 - השארת שם הנוסע (אם הצטרף אליו) במקום שנקבע לכך במנחת ולפני ההמראה.
- ה. מודגש בזאת שתכנית טיסה שאושרה אינה מקנה עדיפות לאז"מ על פני מטוסים בפעילות ריסוס חקלאית. אז"מ המבחין במטוס ריסוס בעבודה יפנה את איזור העבודה כך שהמטוס המרסס יוכל להמשיך בעבודתו בצורה בטוחה וללא הפרעה.

10. חיפוש והצלה

לא יופעל מערך חיפוש והצלה לאז"מ שנחת בשטח, למעט מקרים בהם יהיה ידוע בוודאות כי יש סיכון לבטיחות הטייס או על פי בקשת עזרה מפורשת.

11. פעילות אווירית אחרת בגבהי ובמרחבי הטיסה

- א. באתרים שונים ברחבי הארץ אושרו פעילויות אוויריות שונות המבוצעות באזורים שחלקם חופף לאיזורי אז"מ, לבועות אז"מ, ולנתיבי טיסת אז"מ.
- ב. חפיפה זו מתקיימת עם הפעילויות הבאות:
 - 1) אתרי פעילות כדורים פורחים.
 - 2) אזורי דאיה.
 - 3) אזורי עבודת מטוסים חקלאיים.
 - 4) אזורי אימון של מטוסי התעופה הכללית ושל מטוסי ח"א.

ג. כמו כן, קיימת חפיפה במקרים מסויימים בין אזורי טיסת אז"מ לבין עצמם, ובינם לבין בועות ונתיבי טיסת אז"מ.

ד. קדימות לפעילות אחרת

(1) יש להתרחק מהאזור בו מתבצעת עבודת ריסוס אוויר.

(2) אין להתקרב לכדורים פורחים.

(3) יש לתת זכות קדימה לדאון באויר.

12. מועד וגובה מרבי המאושרים לפעילות באיזורי אז"מ

אזור	בימי חול	בימי סוף שבוע	הערות
כנרת	150 רגל מעפה"ש	1 000 רגל QNH	
שער העמקים	לא מאושר	500 רגל מעפה"ש	
יקנעם	150 רגל מעפה"ש	300 רגל מעפה"ש	
בית השיטה	לא מאושר	1 000 רגל QNH	
רשפים	150 רגל מעפה"ש	1 000 רגל QNH	ראה סעיף 14.ב.
גבעת השלושה	300 רגל מעפה"ש מאור ראשון ועד 0800	500 רגל מעפה"ש	
ראשון לציון	200 רגל מעפה"ש	200 רגל מעפה"ש	
בן שמן	לא מאושר	200 רגל מעפה"ש	ראה סעיף 14.ג.
שילת	לא מאושר	300 רגל מעפה"ש	
בצרון	200 רגל מעפה"ש מאור ראשון ועד 0730	200 רגל מעפה"ש	ראה סעיף 14.א.
באר טוביה	לא מאושר	300 רגל מעפה"ש	ראה סעיף 14.א.
מבועים	לא מאושר	500 רגל מעפה"ש	
מגן + אורים	200 רגל מעפה"ש	1 500 רגל QNH	ראה סעיף 14.ו.
חלק א'	לא מאושר	1 500 רגל QNH	
חלק ב'	לא מאושר	200 רגל מעפה"ש	
פראן	לא מאושר	200 רגל מעפה"ש	ראה סעיף 14.ד.

13. מועד וגובה מירבי המאושרים לפעילות בבועות אז"מ

הערות	ימי סוף שבוע	ימי חול	בועה
	500 רגל מעפה"ש	200 רגל	זבולון
	500 רגל מעפה"ש	לא מאושר	יזרעאל
1. כוללת אזור עין שמר 2. ראה גם סעיף 14.ח.	500 רגל מעפה"ש 500 רגל מעפה"ש 500 רגל מעפה"ש	לא מאושר 200 רגל מעפה"ש 500 רגל מעפה"ש	השרון חלק א' חלק ב' חלק ג'
ראה סעיף 14.ז.	500 רגל מעפה"ש	לא מאושר	שדרות
אזורי אורים+מגן, ישע ראה גם סעיף 14.ז.	500 רגל מעפה"ש	לא מאושר	הבשור

14. בועות, אזורי טיסה ומנחתי אז"מ עם הגבלות תפעול

- א. אזור באר טוביה ואזור בצרון
- 1) בנוסף להגשת תכנית טיסה, באחריות המפעיל לתאם טלפונית עם מגדל חצור ולקבל את אישורו המוקדם לביצוע הטיסה (טלפון 08-8576320).
 - 2) יש ליצור קשר א/ד עם המגדל (א.ק. "ברחש", תדר 125.75 מ"ה) מיד לאחר ההמראה מהמנחת, להישאר בהאזנה על התדר משך הטיסה באזור, ולדווח לפני נחיתה.
 - 3) יש לדווח על טיסה מהאזור מזרחה לכוון נתיב הטיסה ועל הכניסה מנתיב הטיסה לאזור המנחת.
- ב. אזור רשפים
- אין לעבור מזרחה לקו המחבר את הישובים מסילות - רחוב.
- ג. אזור בן-שמן
- המנחת צמוד דרומית לתחומי CTR נתב"ג ולפיכך יש להקפיד כדלקמן:
- טיסה לאזור הטיסה בן-שמן וחזרה ממנו בכיוון צפון-דרום תיעשה ישירות בגובה 50 רגל (אין צורך בהקמת קשר עם מגדל נתב"ג).
- טיסה לאזור הטיסה בן-שמן ממנחת ראשל"צ וחזרה ממנו תיעשה בגובה 200 רגל בכל ימות השבוע ובימי סוף השבוע.
- ד. אזור פארן
- לפני כל תחילת פעילות יש לקבל אישור מיחידת הבקרה האזורית טלפון 08-6502328/6502338/6502374 (קמני"ק).
- ה. מנחת עין איילה
- במנחת הבונים הנמצא כ- 2.5 ק"מ מצפון למנחת עין איילה מתקיימות הצנחות חופשיות משך כל ימות השבוע. בעת ביצוען נסגר המרחב האזורי סביב המנחת ברדיוס של 3 ק"מ (ראה פירוט בנהל ב - 05).

יש להקפיד ולבצע את נתיב העזיבה מהמנחת לאחר המראה ואת נתיב ההצטרפות לנחיתה במנחת מ/אל כוון דרום תוך התחשבות בהצנחות הנ"ל.

ו. אזורי מגן + אורים

תחילת פעילות בימי סוף שבוע, בימי ששי וערב חג - החל משעה 1400 ואילך בלבד.

ז. בועת שדרות ובועת הבשור

תחילת פעילות בימי סוף שבוע, בימי ששי וערב חג - החל משעה 1400 ואילך בלבד.

ח. בועת השרון

שטח מדרום-מערב לקיבוץ ברקאי, שצורתו מעגל ורדיוסו 1 ק"מ ואשר מרכזו בנ.צ. $32^{\circ}28'06''N$ $035^{\circ}01'20''E$ הוכרז כאזור אסור לטיסות אז"מ. יש להקפיד שלא לעבור מעל שטח זה.

נספחים:

נספח א' - מפת בועות, אזורים ונתיבי טיסה לאז"מים (ולמצנחי רחיפה ממונעים).