



1403-1

ATC Operations Department

# NOTAM



**Effective date: March 08, 2014**  
**Validity: UNTIL FURTHER NOTICE**

- RWY 12/30 RESUMED NML OPS.
- LDG/TKOF BY PRIOR ATC PERMISSION ONLY.

## נהלי תפעול בעקבות השינויים בנתב"ג ורענון תקופתי כללי

### הקדמה

- מהתאריך ה-1 במרץ, 2014 חזרו לשימוש בנתב"ג (האמיתי) מסלולים 12\30 וההליכים השונים.
- ברשת, הנוהל נכנס מיציאת הNOTAM המקביל שתקף מה: 08.03.2014 23:59z על כלל הטייסים והפקחים.
- בשיחת הפקחים שבוצעה בשעה 21:00 מקומי ע"י מחלקת ההדרכה הוסבר הנושא לעומק.
- מסמך זה ירכז את כלל הנושאים לפקחים שהגיעו ולא הגיעו לשיחה הנ"ל, נשתדל לרכז כאן את רוב המידע כדי שישאלו כמה שפחות שאלות ויעשו כמה שפחות טעויות בעקבות כך. כמובן שלכל שאלה בנוגע ליישום הנהלים ניתן לפנות למחלקת הדרכה ולאו לאחד ממנחי הפיקוח של שדה"ת נתב"ג.

### נהלי עבודה

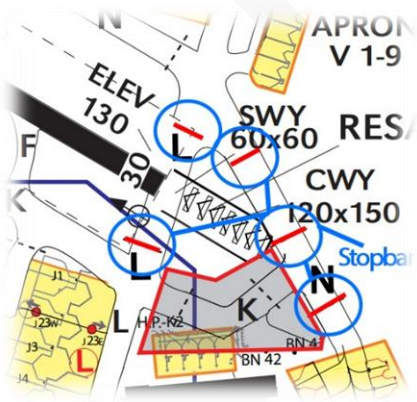
#### א. הסעות:

- א. המגדל נותן הוראה ראשונה אחרי פינוי (ימינה/שמאלה ל"רומאו" וכו') ואת התדר של הקרקע הרלוונטי (מזרח/מערב) על מנת למנוע עיקובים בפינוי הקושרת (מטוסים שנחתים אחד אחרי השני).
- א. שימוש בכל האפשרויות להתיישרות W1/W2 או K/S - לא בטוח שמי שמסיע ראשון ימריא ראשון (עדיף לעקב "H" עוד 3 דקות מאשר לעקב "M" יותר מ3 דקות).
- א.2.1. בתישרות ל26 דרך E בתאום מוקדם.
- א.2.2. ניתן לתת ל2 מטוסים להתיישר בו זמנית רק במצבים הבאים (יש לוודא שהמטוס האחורי ממתין):
  - א.2.2.1. התישרות בE ואחד מה W1/W2.
  - א.2.2.2. התישרות בKi S בו זמנית.
- א.3. המראות מ30 אך ורק מתחילת מסלול (התישרות בL).

#### א.4. אין להמתין מטוסים משני צידי מסלול 30 (על ה-L) בו זמנית, כאשר מסלול 12 מופעל לנחיתות (=משאיר אפשרות לפינוי המסלול גם אחרי קושרת "F").

- א.5. לווודא שתנועות הנוחתות ולאו ממריאות מזהות את ה-STOP BAR ועוצרות לפניו (אלא אם אין עומס וחציה מתאומת מראש ואז אפשר לאשר הסעה ללא עצירות - יש לציין במפורש שהחציה מאושרת מראש).
- א.6. חציית מסלול 12/30 (כשפעיל) - תעשה על תדר מגדל בלבד. 03/21 לא פעיל כלל (חציה ללא תיאום, וניתן להסיע עליו לבעלי סימולטור עם סיגני לא מעודכן).
- א.7. עצירת מטוסים ב"STOP BAR" בזמן נחיתות על 30 (קריטי כאשר המטוס כבר אחרי "עם הרוח"/פונה לפיינל) - מטוסים מה"B" ימתינו בתוך הרחבה (הסטופ באר ממש ביציאה ממנה, ועמדה B21 אפילו יכולה להישאר בחניה). מוסמן בכחול ->
- א.8. \* ראה נספח א.8 בעמוד 3.

- יש לשים לב להבדלי המיקום בין הסיגני בFSX לFS9; טייסים שמשתמשים בסיגני FS9 יופיעו כ0.3nm\0.2nm מהסקטור שמותאם לFSX.



**ב. הפעלת מסלולים (עדיפויות):**

1. עדיפות ראשונה (2 מסלולים): 12 לנחיתה 26 להמראה.
2. עדיפות שניה (2 מסלולים): 30 לנחיתה (גישת ראה, REBDO) ו-26 להמראה.
3. עדיפות שלישית (2 מסלולים): 30 לנחיתה (LDA) ו-26 להמראה. – כאשר רוחות ל-30 ויש צורך ב-ILS.
4. אפשרות נוספת: רק 26 פעיל (גם נחיתה וגם המראה). – הגבלות שונות/החלטת פקח.
5. אפשרות אחרונה: מסלול 08 בלבד. – בלילה/סופ"ש בלבד. (מגביל את בסיס תל נוף).
6. השאיפה היא לא להפעיל 08\12 להמראות.

1. ב-6 במידה וכן יש צורך, יש להפעיל 08 בלבד.
2. ניתן לתת למטוסים קלים להמריא 30מ כאשר יש המראות 26 לשיקול המגדל.

**8. מגבלות לשינוי מסלולים:**

1. ב-8.1 רוח גב מעל 5 קשר.
2. ב-8.2 רוח צולבת מעל 15 קשר.
3. ב-8.3 ראות מתחת ל-5 K5 - אין להשתמש ב-30 לנחיתות ללא קשר לרוח (מגבלת גישת ראה).
4. ב-8.4 יש לציין כל החלפת מסלולים גם לעמדות הסמוכות (הרצליה/שדה דוב/תל-נוף/פלמחים/דרום)
5. ב-9. חצי שעה לפני שקיעה עד לחושך מוחלט: רצוי לא להפעיל 30 לנחיתות (שמש בעיניים).

6. ג. בהמראות מ-30 - מטוסים כבדים (קטגוריה Super Heavy) יקבלו באופן אוטומטי את היציאות ה"מיוחדת", בנוסף, עדיף לתת יציאות אלו גם לטייסים זרים שלא מכירים את המגבלה של חציית ציר מסלול 26. (עיקוף מדרום)

**ד. יציאות/כניסות, דגשים:**

**1. מה עדיף לא להפעיל:**

- 1.1. ד. גישת GNSS לכלל המסלולים – לרוב לא מפעילים כלל. מכיוון שמרבית המטוסים לא מצוידים במכשור המתאים (ומרבית הצוותים במציאות אינם מוכשרים לביצוע גישה זו). יש להפעיל בהתאם למזג"א ובקשת הטייס.
- 1.2. ד. גישת LDA/LOC במסלול 30 – רק במגבלות הבאות: רוחות מתאימות למסלול 30 בלבד ויש צורך מז"א ל-ILS.
2. ד. נחיתות 30 (בגישת REBDO) - מגבלת גובה בכניסה לגישה (מערי ומירבי) של 5000 רגל ב-REBDO.
3. ד. ניתן להפעיל 2 גישות במקביל כאשר הן חופפות ועדיין נשארת הפרדה, לדוגמא:

- 1.1. ד. RNAV GNSS RWY 30
- 1.2. ד. LDA/LOC RWY 30

2. ד. ב-ATIS נציין: RNAV GNSS approach RWY30, if unable expect LDA/LOC approach RWY30. (דוגמא למקרה שקרה במציאות ביום ראשון בצהריים)
3. ד. דגש לשאר היציאות: כרגיל, יציאות מערבה 3, מזרח 7\6, צפון 6\4.

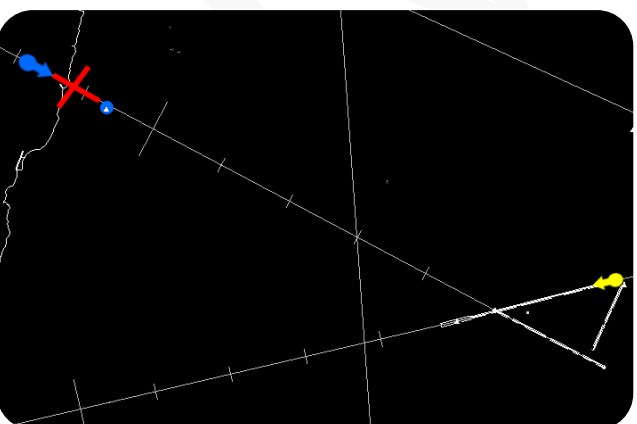
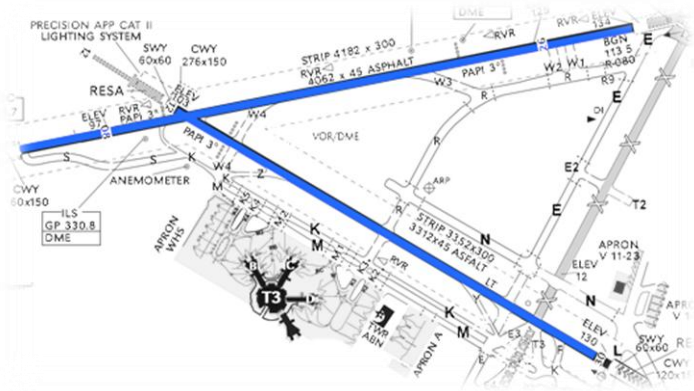
**ה. הפרדה בין ממראים מ-26 ונחיתות על 12:**

1. ה. כל עוד מטוס שנחת לא חצה את קו החוף-LIMKO, ניתן "לשחרר" מטוסים מ-26 באופן רגיל (בין SIRON, כ-15.7 ל-8.0 מייל ממפתן מסלול 12 על הציר). ב"תחום הגבולי" (כניסה לתחום האדום בתמונה) יינתן מרשה להמראה מיידית לתנועה שמיורת ב-26 בלבד לשיקול הפקח (תנועות שמסוגלות מבחינת ביצועים). בנוסף, על התנועות להישאר על תדר מגדל ותחת אחריותו עד להבטחת הפרדה, לאחר שהובטחה הפרדה – יקבל המטוס הנחת אישור נחיתה ויועבר המטוס הממריא לתדר עזיבה. יש לשים לב כאשר תנועה עברה את העיגול הכחול המזרחי בתמונה, אין "לשחרר" המראות – אין הפרדה.

2. ה. אין הפרדה - יש לשים לב שכאשר תנועה עברה את העיגול הכחול המזרחי בתמונה (LIMKO), 5.6 מייל ממפתן מסלול 12 על הציר, אין "לשחרר" המראות – לכלל סוגי המטוסים.
1. ה. 2.1. דגש – מתן המתנה למטוס בעקבות "מערבולות קצה כנף".  
כאשר נוצרת קרבה על גבול תחום ההפרדה יש לאמור:

- 1.1. ה. Caution wake turbulence heavy landed\took off from RWY Y. Winds X, Cleared for take off..
- 1.2. ה. Hold short runway X, because of wake turbulence. expect 3 min' delay

1. ה. (המסמכים הרלוונטים בנושא מופיעים באתר מחלקת הדרכה)
2. ה. לכל עזרה בנושא ניתן לפנות למחלקת הדרכה או Mentors'.



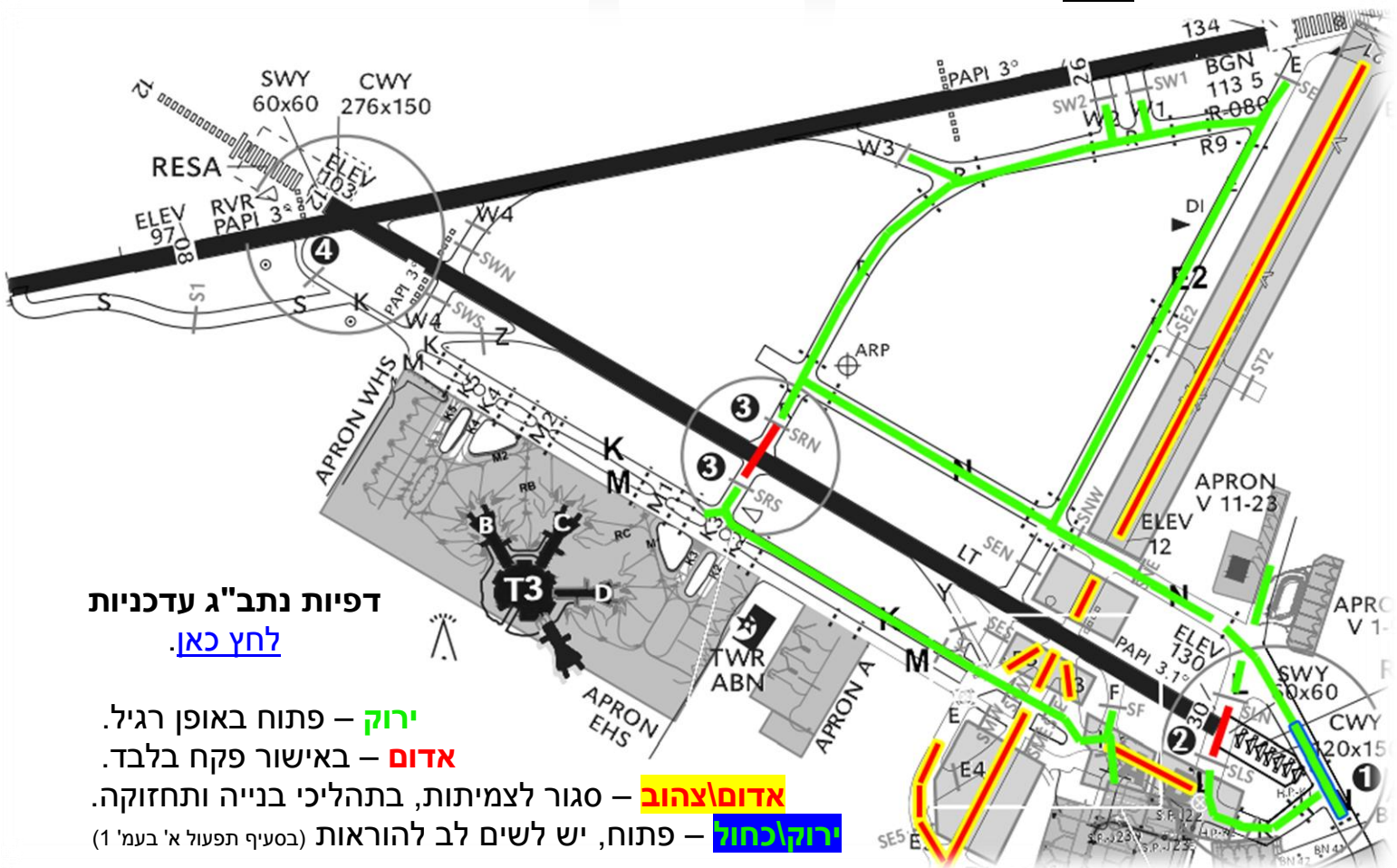
- ח. **בנחיתות 30 והמראות 26/30 (עם כיוון יציאה ראשוני למערב - לים) – יש לשים לב כי לא נוצרת בעיית הפרדה;**  
נחתים **שומרים 4500/5000** עד חצית ציר מסלול וממראים מטפסים עד **3000**.
1. בהמראות לכיוון מזרח וצפון (TALMI/LORIM/NAT וכו') יש לעקב המראה עד לנחיתה מלאה עקב ירידה מהפרדת גובה (הנמכה מתחת לגובה 5000, בזמן טיפוס לגובה 5000).
  2. יציאה מזרחה שכוללת קודם יציאה לים (TOMAL 2E/2B וכו') מופרדות כמו יציאות רגילות לכיוון מערב.

- ט. **מידע לתנועות קרובות שאינם בקונפליקט**
1. רצוי ליידע טייסים על תנועות קרובות, בעיקר על תנועות שעוברת מתחת (מחוץ לטווח הראיה הישיר), כמו ליידע מטוס בגישה ל-12 על תנועה חולפת בקו החוף מל שדה-דב (יש הפרדה, אך יכולה להיווצר התראת TCAS).
  - 1.1. "אלעל XXX שים לב תנועה חוצה בקו החוף, לא משפיע" ולתנועה מתחת במידה ונמצאים על התדר: "CHH שים לב מטוס 737 בשעה 2, בגישה ל-12 תודיע קשר עין", במידה אצל שדה-דב – יעשה ע"י מגדל שדה-דב.
  - 1.2. ניתן לבקש מהעמדה השולטת (לדוגמא: שדה-דב) להודיע לתנועות שלה מראש

- י. **מסוקים:**
1. במציאות, אינם מורשים לנחיתות בנתב"ג. (כן ב-CTR אך לא לבצע נחיתה בשדה)
  2. במידה וכן ישנה נחיתה בשדה, תתבצע נחיתה כמו מטוס - נגד הרוח, ורצוי על "K".
  - 2.1. חנייה; רצוי לחנות ב"L".
  - 2.1.1. אין להמריא מהחניות, במידת הצורך למטרת תיאום - יש להמריא מהזברה של הפעיל.

## נספח א.8

סרטוט/דפית הבהרה בנושא מסלולי הסעה פעילים או בבנייה.



**דפיות נתב"ג עדכניות**  
[לחץ כאן](#)

- ירוק** – פתוח באופן רגיל.
- אדום** – באישור פקח בלבד.
- אדום/צהוב** – סגור לצמיתות, בתהליכי בנייה ותחזוקה.
- ירוק/כחול** – פתוח, יש לשים לב להוראות (בסעיף תפעול א' בעמ' 1)



## רענון נהלים כללי

### א. Follow Me Car - רענון:

1. א. הרכב נמצא תחת אחריות פקח קרקע כל עוד לא עולה על מסלולים פעילים!
2. א. בעליה למסלול פעיל עובר לתדר מגדל ונמצא באחריות עד לפינוי המסלול (חריגות פרטניות בחציית 12/30).
3. א. נקודות מפגש - לפי מה שמופיע בדפיות קרקע של נתב"ג (2.5-15 ו-2.5-16) אלא אם תואם מראש לתנועות ספציפיות. (לדוגמא לאחר פינוי 08, מפגש בחציית 12\30)
4. א. תיאום מפעיל רכב – פקח: פקח קרקע שולח בטקסט FM את הסוג של המטוס (747/737 וכו'), נתיב ההסעה וחניה. (לדוגמא, מטוס לאחר פינוי מסלול, להסעה לטרמינל 3: B738, D6 - K M2) – יישלח בה"פ למפעיל הרכב.
5. א. FM עוזב את Gaten רק אחרי שהמטוס חנה ועגן (מדמה "מארשל"), אלא אם נדרש לפני.

### ב. TMA גישה:

1. ב. לעולם לא מוקטרים מטוס כאשר יירוט הGS יבוצע מלמעלה. (מבהיר: אין יירוט GS מלמעלה)
  1. ב.1. גבהי יירוט ILS (נתב"ג):
    1. ב.1.1.1. 08 - מירבי 2400 בSVAIT
    1. ב.1.1.2. 26 - 9 מייל מהמסלול מירבי 3000 (נקודת VABIN זב ILS).
    1. ב.1.1.3. 12 - 5000 לSIRON, או 3000 ב9 מייל מב"ג (2000 לLL/LIMKO).
    1. ב.1.1.4. במידת האפשר (קרי מסלול 12) עדיף "לוקטר" לפיינל של לא פחות מ10 מייל.
  2. ב. בהמראות ממסלול 08, אין להעביר תנועות לגישה כשלא מזוהה ע"י מגדל טיפוס חיובי ל3 אלף רגל בקצב בריא. (MSA)
  2. ב.1. במידה וגישה כן קיבל; "המשך לבצע הליך X, אין מגע מכ"מ" – גם בנקודה בה המטוס מופיע מעל רצפת המכ"מ.
  3. ב. ביצוע IDENT לכלל המטוסים שמתקבלים ממגדל או מת"א.

### ג. רענון דגשים משיחות קודמות ובנושא הדרכת ב"ג:

1. ג. במרחב CTR של מגדל ב"ג - אנגלית בלבד, בכל שעות היום ולכלל סוגי התנועות.
  1. ג.1. צבאי, משטרה וטיסות ניסוי בהליכים קריטיים - רשאים לדבר בעברית.
2. ג. במרחב ב"ג גישה ועיזבה - אנגלית בלבד. מדובר על המרחב APP ה"קלאסי" שאינו כולל את TMA.
3. ג. מרחב TMA - עברית בלבד, למעט כמובן - כשיש טייס זר בתדר.

עודכן: 09.03.14 00:47z  
נערך ע"י: EDN, IL-ADIR.

**כלל הנהלים נמצאים תחת בדיקה מול המצב בפועל במציאות, מסמך זה יתעדכן בהתאם וכאשר או במידה ויהיה עידכון גדול ומשמעותי, יפורסם מסמך נוסף ולא נספח בנושא.**

מצאתם בעיה או טעות בNOTAM, הנוהל או בהסברים עצמם? נשמח לדעת על כך במייל. [il-hq@ivao.aero](mailto:il-hq@ivao.aero)  
1403-1 נשמח לעזרתכם!