

**לכבוד: שר התחבורה, התשתיות הלאומיות והבטיחות בדרכים
רשות שדות התעופה, המנהל הכללי**

נכבדי,

**הנדון: החלטת מנהל רת"א באשר לתבנית התפעול המבצעי של נתב"ג
לאחר גמר מיזם שדרוג התשתיות**

בתוקף סמכויותיי לפי חוק הטיס, התשע"א – 2011 (להלן: "חוק הטיס") הריני לקבוע את תבנית התפעול המבצעי של נמל התעופה בן גוריון, לאחר גמר מיזם שדרוג התשתיות (להלן: "תבנית התפעול המבצעי"). על רשות שדות התעופה (להלן: "רש"ת"), כמחזיקה ברישיון להפעלת שדה תעופה ולמתן שירותי נת"א, לגבש נוהל בדבר התפעול המבצעי של נתב"ג, בהתאם לאמות המידה הקבועות בהחלטתי זו, ולקבוע את הנוהל במסגרת ספר העזר שעליה להמציא למנהל רשות התעופה האזרחית, לפי סעיפים 27(א) ו-32(א) לחוק הטיס (להלן – הנוהל).

תבנית התפעול המבצעי תיכנס לתוקפה לאחר אישור הנוהל ופרסום הוראות התעבורה האווירית הנוגעות לה, כפי שיודיע מנהל רת"א למנכ"ל רש"ת; הודעה כאמור תפורסם גם באתר האינטרנט של רשות התעופה האזרחית.

להלן תבנית התפעול המבצעי, לפיה יש לקבוע את הנוהל ולפיה יש להפעיל את נתב"ג-

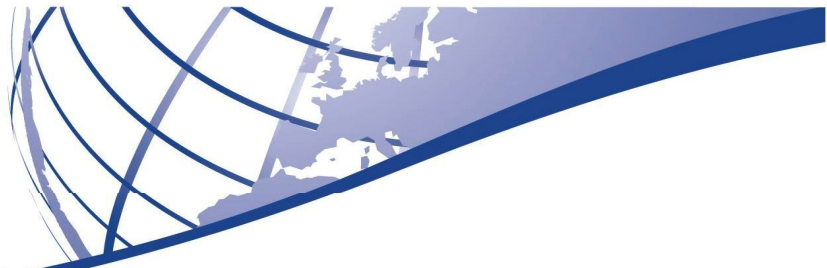
1. נחיתות:

א. המסלול המועדף לנחיתת המטוסים הינו מסלול 12 (ממערב למזרח).

ב. נחיתה על מסלול 21 תותר בקרות אחד או יותר מהאילוצים הבאים:

(1) כאשר בשדה צפויה לנשוב רוח מערבית בעלת רכיב של 5 קשרים או יותר מכיוון 300.

(2) במצב של עומס תנועות שעתי מתוכנן גבוה שהוא כל אחד מאלה:



א. בין 11 ל- 20 תנועות מתוכננות בשעה, כשמתוכן 3 תנועות או יותר הטרוגניות (כלומר 3 המראות או יותר כששאר התנועות נחיתות – או להפך);

ב. 21 תנועות או יותר בשעה כשתנועה אחת או יותר הטרוגנית.

(להלן: "העומס").

(3) כאשר מרווח הזמן בין אילוף אחד (עומס או רוח) במסגרתו מופעל מסלול 21 לבא אחריו קטן מתשעים דקות.

ג. על אף האמור בס"ק ב' לעיל, לא תותרנה נחיתות על מסלול 21:

(1) בימי חול - בין השעה 22:00 לבין השעה 05:50 למחרת (הזמנים לפי שעון מקומי - LT);

(2) בימי שבת ובחגי ישראל - משעה לפני כניסת השבת/החג ועד לשעה אחת לאחר צאתם.

ד. שיעור כל הנחיתות בפועל על מסלול 21 לא יעלה על שיעור של 40% מכלל הנחיתות בנתב"ג בפועל. השיעור יחושב בנפרד לגבי כל עונה כפי שמוגדרת על ידי ארגון חברות התעופה – IATA.

ה. נחיתות על מסלול 30 תותרנה בשעות העומס, בעדיפות שלישית.

2. המראות:

א. המסלול המועדף להמראת מטוסים הינו מסלול 26 (ממזרח למערב).

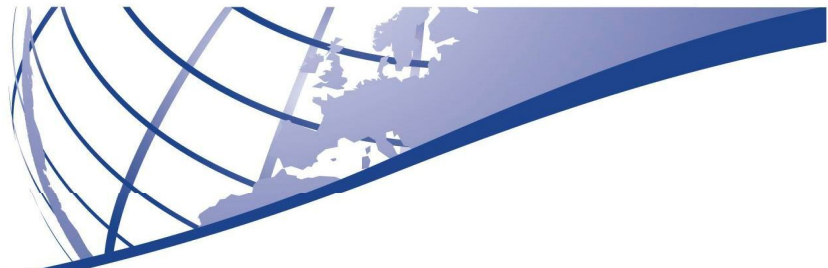
ב. תותרנה המראות גם על מסלול 30.

3. כללי:

ניתן להפעיל את שדה התעופה בכל תבנית תפעול מבצעי אחרת בהתקיים אחד או יותר אילוצים או בהתאם לשיקולי פקח טיסה, כמפורט להלן:

א. מצב חירום או מצוקה במטוס.

ב. אי-שמישות מבצעית של מסלולים או עזרי ניווט או מערך הבקרה והפיקוח.



ג. תנאי מזג אוויר מגבילים.

ד. תנאי עומס תנועה אווירית בעלי השלכות על הבטיחות.

ה. מצב חירום בטחוני / בטיחותי.

ו. הגבלות המוטלות לצורכי ביטחון.

אמצעים נוספים להפחתת רעש:

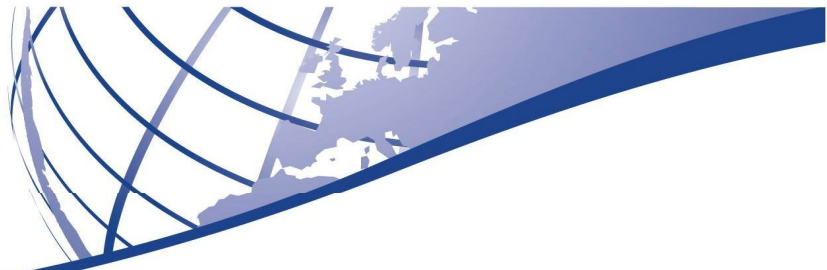
א. רש"ת תמגן אקוסטית מוסדות חינוך ומוסדות ציבור בישובים בארות יצחק ומזור, בשיתוף המשרד להגנת הסביבה, מ"א חבל מודיעין והישובים, במתווה ועדת קורפו, בהתאם להתחייבותה, עד סוף ספטמבר 2014.

ב. בטרם תיכנס תבנית התפעול המבצעי לתוקפה, תפרסם רשות התעופה האזרחית, כחלק מפרסום תהליכי הטיסה בפרסומי המידע התעופתי, הנחיות למפעילים האוויריים באשר למהירות הטיסה והפעלת מערכות הנחיתה והעצירה במטוס לצורך הפחתת רעש המטוסים בעת הגישה לנחיתה על מסלול 21.

ג. רשות התעופה האזרחית תבחן מקצועית את האפשרות לעשות שימוש בנתיבי טיסה המתאימים לתפיסת PBN (Performance Based Navigation), המקובלת בעולם, במטרה לאפשר עקיפת מרכזי אוכלוסייה צפופים; ככל שהבחינה המקצועית תאפשר שימוש בנתיבי טיסה כאמור למטרה האמורה, תפעל רשות התעופה האזרחית לעיגולם בפרסומי המידע התעופתי.

ד. ניטור רעש – בטרם תתחיל רש"ת לפעול בהתאם לתבנית התפעול המבצעי, יקבעו ויוצבו על ידי רש"ת שני מכשירים לניטור רמות הרעש לאורך נתיב הגישה לנחיתה למסלול 21, לצורך מעקב ואיסוף נתונים. מיקום מכשירי ניטור הרעש יקבע בהסכמת רשות התעופה האזרחית, בהתייעצות עם המשרד להגנת הסביבה ובהתייעצות עם נציגי היישובים שבתחומם יוצבו המכשירים.

ה. צוות בקרה ומעקב – בתום שנה ממועד התחלת יישום תבנית התפעול המבצעי, יכונס צוות בקרה ומעקב (להלן – הצוות), בראשות מנהל רשות התעופה האזרחית או מי שהוא ימנה לכך מטעמו, בהשתתפות נציגי רש"ת והמשרד להגנת הסביבה; מטרת הצוות היא לבדוק את אופן ביצוע החלטה זו וכן את התאמתה לתכליות לשמן נועדה (ובהן: שמירה על בטיחות התעופה האזרחית בהפעלת נתב"ג לפי תבנית התפעול המבצעי, קיום בצוותא של נתב"ג ושל היישובים סביבו המושפעים מהפעלתו לפי תבנית התפעול המבצעי וכו'); הצוות יגבש ויפרסם דין וחשבון שיפורסם לציבור.



רש"ת תמסור לידי הצוות כל נתון שיבקש (ובכלל זה: נתוני ניטור הרעש, מספר הנחיתות על כל מסלול בנתב"ג וכל פילוח או ניתוח שלהם).

ו. שקיפות נתונים – נתוני ניטור הרעש ומספר הנחיתות על כל מסלול בנתב"ג, יהיו גלויים לציבור ויפורסמו באתר רש"ת, מדי עונת IATA.

אין באמצעים הנוספים להפחתת רעש, למעט אלה הקבועים בפסקאות ב. ו-ד. לעיל, בכדי למנוע את כניסתה לתוקף של תבנית התפעול המבצעית ואת הפעלת נתב"ג לפיה.

מצ"ב להחלטה זו דברי הסבר.

בבוחה

ג'ורא דום

מנהל רשות התעופה האזרחית