

טיסה ב- ATS ROUTES

1. כללי

טיסה בנתיבי ה- ATS ROUTES תבוצע בהתאם לנתונים המצוינים והמפורטים במפות בשם זה, המפורסמות כנספח א' לנוהל זה, ובהתאם למפורט להלן.

2. הטיסה בנתיבים אלה תבוצע בהתאם לכללי טיסת מכשירים (IFR). מיכשור כלי הטיס, רשיונות והגדרי הטיס, יהיו אלה שנקבעו בתקנות הטיס. נתיבים אלה מבוססים על נתונים המתקבלים בכלי הטיס מעזרי ניווט קרקעיים בעיקר (בדרך כלל VOR, עם או בלי נתוני DME).

3. 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).

4. גבהים

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

א. גובה מרבי מאושר - מצוין 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 בצרוף חץ המורה על הגובה באותו כיוון טיסה.

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

ד. בנתיבים או בקטעים שהגדרתם 'BY ATC' או CDR3 (Conditional Route) ראה הסבר במפה שבנספח א') שלא מצויין להם במפה גובה טיסה מירבי או מזערי - ייקבע גובה הטיסה ע"י יחידת הנת"א בעת השימוש באותו נתיב או קטע טיסה.

ה. הטיסה בנתיבים שנקבע להם תחום של גבהי טיסה תבוצע על פי הרשום בטבלת גבהי הטיסה, *Table of cruising altitude and flight level*, זו המפורסמת ב-AIP ISRAEL או בהתאם לרשום במפת ה-ATS, אלא אם יחידת הנת"א הורתה אחרת.

5. **המראה**

ההמראה משדה תעופה שלא קיים בו תהליך יציאה סטנדרטי לפי מכשירים (SID) מותנית בקיום תנאי מזג אוויר (VMC) המאפשרים טיסת ראייה לפחות עד לגובה המזערי המפורסם לטיסה בנתיב ה-ATS, כמפורט בנוהלי היציאה של אותו השדה.

6. **מגבלות מזג אוויר**

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.

7. **הפרדות**

א. הפרדה אנכית תקנית בין כלי טיס הטסים בנתיב ATS הינה 1 000 רגל.

ב. יחידת הנת"א רשאית להקטין הפרדה זו במקרים הבאים:

- 1) למניעת התנגשות בין כלי טיס;
- 2) כשבנתיב הטיסה שוררים תנאי מזג אוויר המאפשרים טיסה בכטר"מ, כלי הטיס ראו זה את זה והם לאחר חליפה;
- 3) בכל מקרה חירום ולפי שיקול דעת יחידת הנת"א.

8. **עקיפת מוקדי סערת מזג אוויר**

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

ב. יחידת הנת"א תיתן עדיפות, במגבלות בטיחות הטיסה, לכלי הטיס המבקש לבצע עקיפה.

ג. העקיפה תבוצע תוך מעקב מכ"מ רצוף (בקרה צמודה), או בהכוונת מכ"מ.

ד. נתיב העקיפה ייקבע בתיאום שייעשה בין הבקר והטייס ובהתחשב בנתונים שונים כדלקמן:

- 1) נתוני המכ"מ של יחידת הפיקוח/בקרה.
- 2) נתוני המכ"מ, אם קיימים, בכלי הטיס.
- 3) נתוני התנועה האווירית באזור העקיפה.
- 4) הגבלות טיסה או סגירות אוויריות.
- 5) גובה מזערי לטיסה באזור העקיפה.

ה. פקח טיסה המבחין במוקד סערה במכ"מ או שדווח לו על כך מכלי טיס אחר באוויר, יעביר מידע זה לכל כלי טיס אשר מתקרב או מתוכנן לעבור באזור הסערה.

ו. ההחלטה הסופית על ביצוע עקיפה או אי ביצועה הינה באחריות הטייס.

9. קשר

- א. כל טיסה מחויבת בקיומו של קשר אלחוט דיבור דו כיווני תקין עם יחידת הנת"א שבאזור אחריותה מבוצעת הטיסה.
- ב. הטייס יקיים האזנה מתמדת על התדר המתאים וידווח ליחידת הנת"א בהקדם האפשרי:
- 1) זמן וגובה מעבר של נקודות דיווח חובה ונקודות שהוא נדרש לדווח על ידי יחידת הנת"א.
 - 2) כאשר כלי הטיס נמצא בבקרת מכ"מ, הטייס ידווח רק בנקודות שהוא נדרש לדווח בהן על ידי יחידת הנת"א.
 - 3) כל דיווח אחר הקשור בבטיחות הטיסה.
- ג. בהתקשרות הראשונה עם יחידת הנת"א ידווח הטייס כל אלה:
- 1) אות הקריאה של כלי הטיס.
 - 2) מקום וגובה הטיסה.
- ד. שפת דיבור
כמפורט בנוהל א – 01.

10. טרנספונדר (זע"ט)

כמפורט בנוהל א – 13.

11. תקלות קשר

כמפורט בנוהל ג – 01.

12. ריתוק כלי טיס

כל טיסה אשר מטרתה אינה הגעה באופן ישיר לאחד משדות התעופה או המנחתים באמצעות נתיבי ה-ATS ואשר אינה עוזבת את ה- FIR, דורשת תיאום מוקדם עם יחידת הנת"א הרלוונטית.

13. הגבלות טיסה במרחב "בקרה דרום"

א. מרחב "בקרה דרום" כולל את הנתיבים: J10, Q30\31\32, T80, T84, T85, T94.

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

1) בעת ביצוע טיפוס או הנמכה בקטע זה יש לשמור שיעור טיפוס של 500 רגל לדקה לכל הפחות ושיעור הנמכה של 1 000 רגל לדקה לכל הפחות, בהתאמה.

- 2) אם הדבר אינו ניתן לביצוע יש להודיע על כך מראש ליחידת הנת"א.
- 3) שיעור הטיפוס/הנמכה ב-1000 הרגל האחרונים לא יהיה גדול מ-1000 רגל לדקה.
- ג. טיסה במהירות שיוט הנמוכה מ-140 קשר (מכשירית), בקטע הנתיב בין MZD VOR ל-SAMAR תוגבל כדלקמן:
- 1) לא תאושר טיסה כנ"ל בימי ראשון עד חמישי אלא באישור יחידת הנת"א. מגבלה זו לא תתקיים 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.
- ד. נוהל טיסה בהיסט (Offset) בדרך צפונה במרחב "בקרה דרום" ראה AIP פרק 1.6 ENR.
- ה. טיסת מבנה, טיסות כיוול וטיסות צילום המתוכננות לטוס במרחב "בקרה דרום" – מחייבת קבלת אישור מראש ממנהל יחידת "בקרה דרום".
14. נוהל הפרדות בקשר עין בין תנועות רודפות במרחב "בקרה דרום" – ראה AIP, פרק 1.3 ENR, סעי' 2.4.

15. נספחים:

נספח א' – מפת ATS Routes – Enroute Chart.