

## טיסות אוירונים זעירי משקל (אז"ם) וממ"ג

### 1. הגדרות

לצורך נוהל זה מוגדרים המושגים הבאים:

א. אוירון זעיר משקל (אז"ם)

אוירון חד-מושבי או דו-מושבי שמשקלו המרבי המותר להמראה אינו עולה על 390 ק"ג באוירון חד מושבי ו-600 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.

מצנחים ממונעים, מצנחי רחף עם מנוע עזר, גלשון אוויר עם מנוע עזר (ייקראו בנוהל זה 'ממ"ג') – בהתאם להגדרתם בחוק הטיס (התשע"א-2011) ובתקנות הטיס (הפעלת כלי טיס וכללי טיסה), תשמ"ב 1981.

ב. בועה

מרחב אווירי מוגדר ומפורט, המיועד ומורשה לביצוע טיסות אז"ם וממ"ג בזמנים בנהלים ובגבהים שנקבעו לאותו מרחב. הטיסה בבועה תיעשה על ידי אז"ם וממ"ג לפי כללי טיסת ראייה (כט"ר - VFR) כפי שאלו מפורטים בפמ"ת נוהל א-02.

ג. אזור

אזור מוגדר ומפורט המשוך לשדה תעופה או מנחת, המיועד בעיקר לטיסות אימון ותחביב ואשר הטיסה בו חייבת בנהלים שנקבעו עבורו ומפורטים בנוהל הפמ"ת של המנחת/שדה התעופה הרלוונטי – לרבות הגשת תכנית טיסה, קבלת מרשה טיסה וכן חובת הקמת קשר א/ד עם יחידת נת"א.

חלק מאזורי האימון מיועדים רק לאז"ם והטיסה בהם נעשית על פי כללי ראייה (לדוגמה – אזורי האימון של מנחת ראשון לציון),

חלק אחר מאזורי הטיסה מיועדים לתעופה הפועלת לפי כללי טיסת ראייה מבוקרת והשימוש בהם מותר גם לאז"ם (לדוגמה – אזורי מגידו). הטיסה באזור מסוג זה תיעשה על ידי אז"ם, בשונה מטיסה בבועה, על פי כללי טיסה מבוקרת כפי שאלו מוגדרים בפמ"ת נוהל א-02 ובנוהל ב-03.

ד. נתיב טיסה

נתיב המיועד לטיסת אז"ם בין שדות תעופה, מנחתים, אזורים ובועות. טיסה בנתיבים הנמצאים מחוץ לתחומי בועה מחייבת הגשה וקבלת אישור לתכנית טיסה, ובהקמת קשר א/ד עם יחידת נת"א כפי שיפורט בהמשך.

נתיבי הטיסה לאז"ם מפורטים בנספח א' לנוהל זה. כללי הטיסה בנתיבים מפורטים בנהלים א-02 וב-03.

ה. תחום ההקפה

תחום ברדיוס של 2 ק"מ ממנחת אז"ם ועד לגובה 400 רגל מעפה"ש, למעט אם צוין אחרת בנוהל הייעודי של המנחת בפמ"ת (תחת נוהל ה' - מנחתים).

ו. גובה

כל הגבהים המפורטים בנוהל זה ובנספח א' הינם מעל פני הים (מעפ"י/QNH), אלא אם צוין אחרת.

ז. ימי סוף שבוע

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

הערה: בכל מרחב הפיקוח של חצרים, (בועת להבים, בועת שדרות והנתיבים בפיקוח קדם) סוף השבוע מתחיל ביום שישי בשעה 14:00.

## 2. נתונים והגבלות לביצוע טיסות אז"ם וממ"ג

א. טיסות אז"ם וממ"ג 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) כמפורט בפמ"ת נוהל א-02 סעיף 6, ובנוסף;
- 2) הימנעות מטיסה מעל עננים או בין עננים וערפילים – בכל כמות שהיא.
- 3) הימנעות מטיסה בתנאי ערבול טרמי או פיזי ידוע או צפוי.
- 4) אין לבצע טיסה כאשר עוצמת הרוח בפועל, או על פי התחזית המטאורולוגית, עולה על מגבלת הרוח המפורטת בספר ההפעלה של אותו אז"ם.

## 3. כללי טיסה

טיסות אז"ם וממ"ג תבוצענה בהתאם לכט"ר (או כטר"מ – לאז"ם בנתיבים ובמרחב). אחריות הטייס לראות ולמנוע (See and Avoid) קרבת יתר לכלי טיס אחרים או מכשולים, בנוסף לחובה בהקמת קשר א/ד עם יחידת נת"א (לאז"ם, בטיסה בתשתית המחייבת זאת).  
ראה פירוט נוסף בנוהלים א-02 וב-03.

## 4. גובהי טיסה

א. גובה מזערי

פרט לצרכי המראה ונחיתה לא יטוס אז"ם או ממ"ג נמוך מגובה:

- 1) 50 רגל מעפ"ש – כאשר מבוצעים אימוני נחיתה אונס (באזור המיועד לכך).
- 2) 100 רגל מעפ"ש – באימוני הקפות באזור ההקפה.
- 3) 200 רגל מעפ"ש – לאז"ם בנתיבי הטיסה, ולממ"ג בבועות (למעט מקומות שנקבע לגביהם במפורש גובה אחר).

הערה: הגבהים האמורים הינם מעל העצם הגבוה ביותר ברדיוס של 200 מטר מכלי הטיס.

ב. גובה מרבי

גובה מרבי לטיסה בנתיבי הטיסה, אזורי הטיסה ובבועות – על פי המגבלות

המפורסמות לכל נתיב, אזור ובועה, כמפורט בהמשך הנוהל, בנספח א' ושאר פרסומי המידע התעופתי הרלוונטיים לעניין (AIC, NOTAM, ונוהלי פמ"ת רלוונטיים נוספים – כגון א-02 וב-03).

### 5. מרחב הטיסה

- א. מרחב הטיסה המאושר לתכנון הפעלת אז"ם וממ"ג מוגדר במפת הגובה הנמוך (ראה נספח א' לנוהל זה).
- הערה: אזורים אסורים, מוגבלים ומסוכנים לטיסה מופיעים על גבי מפת הגובה הנמוך (נספח א') ובפמ"ת נוהל א-17. במידה ויש סתירה בין הנתונים יהיה נוהל א-17 הקובע בין השניים.
- ב. ניתן לבצע טיסות אז"ם מחוץ לתשתיות המתוארות בנספח א' ובזמנים החורגים מאלו המתוארים בנספח א' ובנוהל זה, במקרים הבאים:
- 1) טיסת מרחב וטיסה חריגה – כמפורט בנוהל א-11.
  - 2) טיסות רבות משתתפים (מטסים מעל 10 מטוסים) – כמפורט בפמ"ת נוהל ב-05 (פעילויות אוויריות שונות) ובנוהל א-11.

### 6. נתיבי טיסה לאז"ם (ראה נספח א')

- א. נתיבי הטיסה משמשים מספר סוגי משתמשים (מסוקים אזרחיים, מרססים), חלקם ללא יכולת יצירת קשר ביניהם (מסוקים צבאיים).
- אז"ם יטוסו בנתיבים המפורטים במפת הגובה הנמוך, ובצידם הימני.
- ב. טיסה בנתיב תיעשה כברירת מחדל על פי הגובה מעפ"י/QNH המוגדר לכיוון הטיסה במפת הגובה הנמוך (נספח א'). הנתיבים מתוכננים כך שישפיקו 300 רגל הפרדה אנכית בין כלי טיס בכיוונים מנוגדים (באותו הנתיב), והפרדה של 400 רגל מעפ"י לפחות – לרוחב נתיב של 1 ק"מ מכל צד.
- הערה: קיימים נתיבים בודדים המתוכננים לפי מדד של 200 רגל מעפ"י – לרוחב נתיב של 1 ק"מ מכל צד.
- הערה: ניתן לבקש מיחידת הנת"א בזמן אמת לבצע את הטיסה בנתיב בגובה אחר מעפ"י. הפקח/בקר יאשר את הבקשה כתלות בשיקולי ניהול התעבורה והעומס בזמן הבקשה.
- ג. טיסה ממנחת לנתיב הטיסה הקרוב ובחזרה:
- a. אם קיימים נהלי טיסה למנחת במסגרת נוהל ה' בפמ"ת, תבוצע הטיסה על פי נהלים אלו. אחרת;
  - b. תבוצע הטיסה בדרך הקצרה בין המנחת לנתיב ובתנאי שהיא אינה חורגת לתחומי תשתית אווירית אחרת (ללא תיאום עם יחידת הנת"א), אזור אסור, מוגבל או מסוכן לטיסה.
  - ד. נתיבי הטיסה מותרים לשימוש בסופי שבוע וחגים (ראה סעיף "הגדרות" בנוהל זה), למעט קטעי הנתיב המסומנים בנספח א' כמותרים לשימוש בכל ימות השנה.

- ה. נתיב המסומן בנספח א' לשימוש בסופי שבוע וחגים בלבד (או כנתיב "באישור פקח/בקר") יכול לשמש לטיסה גם בימי חול בהיתן אישור בזמן אמת על ידי יחידת הנת"א הרלוונטית או על ידי הגשת תוכנית טיסת מרחב כמפורט בסעיף 5.ב לנוהל זה.
- ו. מודגש כי מרבית נתיבי הטיסה משמשים בימי חול למטוסים ולמסוקים צבאיים, מסוקים אזרחיים וכלי טיס חקלאיים באותם גבהים ובאותם תנאים, כל כלי הטיס יאזינו לתדר הפיקוח/בקרה של יחידת הנת"א שבמרחבה נמצא הנתיב. ייתכן מצב בו כלי טיס צבאי מקיים תקשורת (UHF) עם יחידת הנת"א אך אינו נמצא על ערוץ התקשורת כשאר כלי הטיס האזרחיים, במצב זה ישמש הפקח/בקר למימסור והפרדה בין כלי טיס היכן שאלו נדרשים.
- ז. חלק מנתיבי הטיסה סמוכים לאזורים אסורים, מוגבלים ומסוכנים לטיסה. בטיסה לאורך נתיבים אלו יש להקפיד שלא לחזור לתחום אזורי אלו.
- ח. קטע הנתיב מזרחית לנתב"ג מפורט בנספח א' לנוהל זה.
- ט. טיסה לאורך שפת הים בנתיב חבצלת – מחלף זיכרון יעקב:
- a. אז"ם הפועל בבעת השרון רשאי להקים קשר בזמן אמת עם יחידת הנת"א "פלוטו" ולבקש טיסה בנתיב הים בין חבצלת (מצפון לנתניה) עד מחלף זיכרון יעקב. עם קבלת אישור "פלוטו" על טייס האז"ם להקפיד על עמידה בתנאים הבאים:
- i. שמירה על קשר רדיו דו-כיווני עם יחידת הנת"א "פלוטו" לאורך כל הטיסה
- ii. עדכון מד הגובה בלחץ ברומטרי (QNH) שינתן ע"י "פלוטו" ושמירת גובה טיסה שאינו עולה על 200 רגל מעפ"י ו-400 רגל מעפ"י. הגבהים הינם מעל העצם הגובה ביותר ברדיוס של 200 מטר מכלי הטיס.
- iii. הטיסה תיעשה במרחק מזערי של 100 מטרים מזרחית לקו המים, במטרה להימנע מטיסה מעל ריכוז קהל.
- iv. תבוצע עקיפה ממזרח של מתחם תחנת הכוח בחדרה (LLP07) ובריכות הדגים הסמוכות למעגן מיכאל.
- v. יש לשמור על הימנעות מוחלטת מטיסה מעל אזורים מאוכלסים, ריכוזי קהל, מתרחצים ומקומות יישוב. אין לבצע נחיתה על החוף.
- b. הטיסה אינה מחייבת בהגשת תוכנית טיסה ואישורה, אלא בקבלת אישור מיחידת הנת"א "פלוטו" בלבד. בבקשה לאישור בזמן אמת יש לציין את נקודת הכניסה לנתיב ואת נקודת העזיבה הצפויה.
- c. לאורך קו החוף, ובפרט באזור זיכרון יעקב על רכס הכרמל, מתקיימות פעילות של מצנחי רחיפה.
- d. לאורך קו החוף, בצידו המערבי, עובר נתיב טיסה בגובה נמוך לכלי טיס צבאיים בגובה 400 רגל מעפ"י.

י. טיסת אז"ם בימי השבוע דרומית לקו באר-שבע :

1. סעיף זה מיועד להסדיר טיסות במהלך ימי השבוע, ללא סופי שבוע וחגים, בעיתות בהם חיל האוויר מתאמן באינטנסיביות במרחב שמדרום לבאר שבע ונדרש תיאום מיוחד עבור טיסת אז"ם במרחב זה תוך שמירה על רמת הבטיחות המקובלת.
2. הגשת בקשה למרשה טיסה :

א. 120 דקות לפני המראה (בניגוד למוגדר בפמ"ת נוהל א-11) יגיש הטייס למודיעין טיס בקשה למרשה טיסה לאחד מהנתיבים הספציפיים המפורטים בסעיף 3. מרשה טיסה זה אינו מרשה טיסה המאושר מראש, אלא דורש אישור, כמפורט בסעיף 4 במסמך זה.

ב. טיסות שמתוכננות להתבצע מאור ראשון עד שעה 10:00 יוגשו ביום שלפני הטיסה עד שעה 17:00.

3. נתיבי טיסה: מרשה הטיסה יוגש לאחד משני הנתיבים הבאים (כפי שהם מפורטים בנספח א' לנוהל זה – מפת הגובה הנמוך):

א. נתיב צפוני: "בית קמה" - "צומת שוקת" - "ערד" - "נווה זוהר" והמשך לאורך כביש הערבה דרומה ולהיפך.

ב. נתיב דרומי: "בית קמה" - "צומת שרה" - "טללים" - "שדה בוקר" "צומת הרוחות" - "הר גבס" - "צופר" - והמשך לאורך כביש הערבה דרומה/צפונה ולהיפך.

4. אישור מרשה הטיסה:

א. באחריות מודיעין טיס להעביר את הבקשה לטרום מרכזי ח"א ולקבל את האישור העקרוני לביצוע הטיסה.

ב. טרום מרכזי ח"א יעביר את האישור למודיעין טיס ובמקביל יעדכן את יחידת הבקרה של ח"א.

ג. חובה על הטייס לאשרר טלפונית, עד 30 דקות לפני המראה, את המרשה שהגיש במודיעין טיס.

5. תיאום הטיסה עם יחידת הנת"א:

א. בהמראה ממנחתי הערבה צפונה: 10 דקות לפני זמן ההמראה באחריות הטייס ליצור קשר טלפוני עם יחידת הנת"א "חגב" בטלפון 08-6502334 (או 08-6502338 ולבקש העברה לעמדת "חגב"), לקבלת אישור המראה ונתיב טיסה המאושר.

ב. בהמראה ממנחתי המרכז (כל מנחת צפונית לקו מנחת תימן, כולל) בדרך דרומה למנחתי הערבה: רשאי הטייס להמריא במידה ומרשה הטיסה אושר ע"י מודיעין טייס ללא צורך בתאום טלפונית מול יחידת הבקרה של ח"א (האישור ינתן באוויר בהתאם לכתוב בסעיף 5.ד').

- ג. לאחר המראה דרומית לקו "נעם":
- 1) יצור הטייס קשר עם הבקר ויקבל אישור לביצוע הטיסה בנתיב שאושר, וכן יקיים קשר דו-כיווני רציף עם יחידת הבקרה.
- ד. לאחר המראה צפונית לקו "מחלף קריית גת":
- 1) יבצע הטייס את הטיסה עד לנקודה "מחלף קריית גת" על פי הנהלים הקיימים.
- 2) בנקודה "מחלף קריית גת" יצור הטייס קשר עם יחידת הבקרה ("חגבי") ויקבל אישור להמשך הטיסה בנתיב הספציפי מתוך הנתיבים המפורטים לעיל בסעיף 3.
- 3) במידה ומבוצע הנתיב הצפוני רשאי הבקר לעכב את המטוס בנקודה "ערד" עקב פעילות של ח"א שאינה מאפשרת את המשך הטיסה לאורך הערבה, ו/או להורות על ביצוע נחיתת ביניים במנחתים במרחב (מנחת שדה תימן, מנחת ערד).
- 4) במידה ומבוצע הנתיב הדרומי רשאי הבקר לעכב את המטוס ב"צומת הרוחות" עקב פעילות של ח"א שאינה מאפשרת את המשך הטיסה לאורך הערבה, ו/או להורות על ביצוע נחיתת ביניים במנחתים במרחב (מנחת שדה בוקר, מנחת מצפה רמון)
- ה. קשר: יש לקרוא ל"חגבי" בהמראה (לטיסה בכיוון צפון) או בנקודה "מחלף קריית גת" (לטיסה בכיוון דרום) ולקבל אישור פוזיטיבי לכך שקיים קשר דו-כיווני. הטייס יאשר עם "חגבי" את נתיב טיסה מבוקש (דרומי/צפוני), ויבצע את הטיסה על פי הגבהים המפורטים בנספח א' לנוהל זה. כל נקודה בנתיב אליה מנחה הבקר את כלי הטיס, תחשב נקודת דיווח חובה ואין לעוברת אלא עם קבלת אישור מפורש לכך ע"י הבקר ("חגבי").
6. פעילות חה"א (בין אם מתוכננת או בזמן-אמת) יכולה לגרום בכל שלב של ביצוע הנוהל – לביטול הטיסה.
- א. על הטייס לקחת בחשבון (שיקולי דלק וזמן טיסה) שיתכן ויאלץ להמתין עד 15 דקות בכל נקודה בנתיב.
- ב. על בקר "חגבי" לעדכן את הטיס בהקדם במידה וצפויה המתנה של מעל ל-15 דקות.
7. קשר
- א. טיסה בבועות, באזורים ובנתיבים מחויבת בהקמת קשר עם יחידת נת"א, על פי הפירוט הבא:

- 1) אז"ם - טיסה בקטע נתיב או אזור טיסה הנמצאים בתחום אזור פיקוח שדה תעופה או מנחת (CTR) מחויבת בהקמת קשר עם מגדל הפיקוח או מפעיל המנחת לפני הכניסה לאזור או לנתיב, ובשמירת קשר משך כל זמן הטיסה. במנחתים בהם אין המפעיל שומר על קשר דו כיווני פעיל יבוצעו ההודעות בהליך של "שידור עיוור" כל זמן המצאות בתחום המנחת או אזור הנמצא בתחום אחריות המנחת.
- 2) אז"ם - מחוץ לתחומי אזור פיקוח תבוצע הקמת קשר ראשונית עם יחידת הבקרה ("פלוטו/חגבי") על תדר היחידה ולאחר מכן, באישורה, מעבר להאזנה על תדר אז"ם (123.7 מ"ה) להמשך הטיסה.
- 3) אז"ם וממ"ג - טיסת אז"ם בתחומי בועה תיעשה על תדר אז"ם (123.7 מ"ה). במידה וטיסה מבוצעת ממנחת שנמצא בתחום בועה – תבוצע קריאה (שתכלול או"ק וזמן סיום משוער במידה ורלוונטי) ליחידת הנת"א עם תחילת הפעילות (ממ"ג – הודעה טלפונית ליחידת הנת"א). מטרת הקריאה להודיע על הפעלת הבועה ולקבל עדכון מיחידת הנת"א באם פעילות כלשהי מגבילה את הבועה.
- יצאה מן הבועה מחייבת יצירת קשר עם יחידת הנת"א טרם עזיבת הבועה וככל שניתן, תבוצע לנקודת דיווח בהתאם לנספח א'.
- הערה: טיסה בבוטת השרון אינה דורשת יצירת קשר עם יחידת נת"א.
- ב. טיסה בנתיב מעיינות צוקים דרומה, לאורך כביש הערבה עד אילת, ובקטע הנתיב שבין עין יהב למצפה רמון, מחייבת בשמירת קשר עם "חגב" משך כל זמן הטיסה.
- ג. על גבי מפת הגובה הנמוך (נספח א' לנוהל זה) מפורטות הנקודות בהן יש לעבור קשר בין יחידות נת"א, וכמו כן מפורטים תדרי התקשורת המשמשים כל יחידה.

## 8. טיסה לשדות תעופה

- א. טיסת אז"ם לנתב"ג ולשדה דב במטרה לנחות בהם אסורה.
- ב. לראש פינה, חיפה ואילת: הטיסה לשדות אלו לאז"ם אפשרית בתנאים המתוארים בנוהל שדה-התעופה הרלוונטי בפמ"ת, יש לעיין ולפעול ע"פ הנהלים המפורטים. (במידה וקיימת סתירה בין נוהל זה לנוהל השדה הרלוונטי בפמ"ת, נוהל השדה גובר):
- 1) תכנית טיסה תוגש ביום הביצוע לאישור מודיעין טיס.
- 2) הקמת קשר עם מגדל הפיקוח לפני כניסת האז"ם לתחום אזור הפיקוח (CTR) של השדה.
- הערה: במידת הצורך, ירתק מגדל הפיקוח את האז"ם מעל כל נקודה בתחום הפיקוח של השדה, על מנת ליצור הפרדה בינו ובין פעילות מטוסים אחרים בתחום השדה.

- 3) הצטרפות ללא קשר אסורה. אם לא נוצר קשר עם המגדל, או אם אירעה תקלת קשר בהיות האז"ם באוויר, יפעל הטייס ע"פ ההנחיות המפורטות בנוהל שדה-התעופה, או בהיעדרן:
- א) יכנס 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 כלי הטיס באזור ההקפה ועל המסלולים;
- ג) לאחר קבלת אור/זיקוקין ירוק יבצע הקפה למסלול המתאים לפי שק הרוח וינחת על פי אור/זיקוקין ירוק מהמגדל.

### 9. הגשת תכנית טיסה ואישורן

- א. כל טיסה בנתיבי הטיסה הקבועים מחויבת בהגשת תכנית טיסה ממנו בהתאם לאמור בנוהל א-11 בפמ"ת.
- ב. כל טיסה המתוכננת להתבצע מחוץ לבועות, מחוץ לאזורי טיסה ומחוץ לנתיבי הטיסה הקבועים – מחויבת בהגשת תכנית טיסה מראש, כמוגדר לטיסות מרחב בנוהל א-11 בפמ"ת.
- ג. טיסה בתחומי בועה אינה מחויבת בהגשת תכנית טיסה.
- ד. טיסה באזור תיעשה על פי המוגדר לאזור בנוהל הפמ"ת של המנחת/שדה התעופה הרלוונטי.
- ה. הטייס יהיה אחראי בלעדית לכל אלה:
- והיה ופועל במנחת – שמישות המנחת (במנחת שאינו מרושין), ותיאום עם בעלי רישיון המפעיל.
  - במידה ונעשה שימוש במנחת חקלאי – קבלת אישור ומידע על פעילות הטיסות החקלאיות, ישירות מן החברות החקלאיות (פירוט בנוהל ב-07).
  - הצטיידות במידע מטאורולוגי הנדרש לצורך טיסתו.
  - השארת שם הנוסע (אם הצטרף אליו) ביומן המנחת.
- ו. מודגש בזאת שתכנית טיסה שאושרה אינה מקנה עדיפות לאז"ם על פני כלי טיס בפעילות חקלאית או פעילות מצילת חיים (כיבוי/פינוי רפואי). אז"ם המבחין במטוס ריסוס בעבודה יפנה את איזור העבודה כך שהמטוס המרסס יוכל להמשיך בעבודתו בצורה בטוחה וללא הפרעה.

### 10. שירותי ניהול תעבורה וחיפוש והצלה

- א. במרבית המרחב התעופתי בישראל ניתנים שירותי ניהול תעבורה על ידי יחידות נת"א. לטיסות כטי"ר וכטר"ם ניתנים שירותי ייעוץ בהתאם לבקשת



- טייס וכתלות ביכולת הפקח/בקר לתת שירותים אלו בזמן נתון (ראה פמ"ת נוהל א-02, א-06, וב-03).
- מרבית שירותי הייעוץ מבוססים על בקרת מכ"ם ובשל גובה טיסת האז"ם ומאפייניו, אינם יכולים להינתן לו.
- מידע והוראות שניתנו על ידי יחידות נת"א לאז"ם נועדו לסייע בטיסתו היכן שניתן ולהפרידו מתנועת כלי טיס אחרים הטסים באותו המרחב.
- ב. לא יופעל מערך חיפוש והצלה לאז"ם שנחת בשטח, למעט במקרים בהם יהיה ידוע בוודאות כי יש סיכון לטייס או על פי בקשת עזרה מפורשת.

### 11. פעילות אוירת אחרת בגבהיי ובמרחבי הטיסה

- א. באתרים שונים ברחבי הארץ אושרו פעילויות אוויריות שונות המבוצעות במרחב אווירי שבחלקו חופף לאזורי אז"ם/בועות אז"ם-ממ"ג. במקרים של חפיפה יש להימנע מטיסה בקרבת כלי טיס אחרים תוך שמירה על כללי הבטיחות.
- ב. חפיפה זו מתקיימת עם הפעילויות הבאות:
- 1) פעילות כדורים פורחים (ראה פמ"ת נוהל ב-05).
  - 2) פעילות דאייה (ובכללה דאונים מצנחי רחיפה וגלשוניס): נספח א' לנוהל זה (מפת הגובה הנמוך) כולל נקודות יציאה משוערות של מצנחי רחיפה וגלשוניס.
  - 3) כלי טיס חקלאיים (מטוסים ומסוקים).
  - 4) פעילות אימון של מטוסי התעופה הכללית ושל מטוסי ומסוקי ח"א.
  - 5) פעילות מבצעית של מסוקי משטרה וכלי טיס של חיה"א.
- ג. קדימות לפעילות אחרת:
- 1) יש להתרחק מהאזור בו מתבצעת פעילות כלי טיס חקלאיים.
  - 2) אין להתקרב לכדורים פורחים.
  - 3) יש לתת זכות קדימה לדאון, מצנח רחיפה וגלשון באוויר.

## 12. אזורי אימון המותרים לפעילות אז"ם

הערות:

- תיחומי האזורים מופיעים בנספח א' – מפת הגובה הנמוך.
- הגבהים הינם מגובה פני הקרקע ועד לגובה מרבי מעפ"י/QNH המצוין בטבלה.
- היכן שהאזור סגור לפעילות ניתן לבקש הפעלתו בנוהל המפורט בסעיף 5.ב. בנוהל זה ונוהל א-11 בפמ"ת.

שם אזור	בימי חול	בימי סופ"ש	הערות
ראשון לציון	על פי המוגדר בנוהל ה' מנחתים – ראשון לציון		מעל האזורים עובר נתיב כטר"ם בגובה 800 רגל מעפ"י/QNH
מגידו א'+ב' מערב	2000 רגל מעפ"י/QNH		באזורים מתקיימת פעילות תעופה כללית, חקלאית, תעופה דואה ובלונים פורחים
מגידו א'+ב' מזרח	האזור סגור לפעילות	2000 רגל מעפ"י/QNH	

## 13. מועד וגובה מרבי המאושרים לפעילות בבועות אז"ם וממ"ג

הערות:

- תיחומי הבועות מופיעים בנספח א' – מפת הגובה הנמוך לתעופה ספורטיבית
- הגבהים הינם מגובה פני הקרקע ועד לגובה מרבי QNH המצוין בטבלה.
- במקומות ובמועדים בהם הבועה סגורה לפעילות ניתן לבקש הפעלתה בנוהל המפורט בסעיף 5.ב. בנוהל זה ונוהל א-11.

שם בועה	ימי חול	ימי סוף שבוע	הערות
גוברין	2000 רגל מעפ"י/QNH		יש להימנע מחדירה לאזור האסור לטיסה LLP12
השרון צפון	הבועה סגורה לפעילות	1000 רגל מעפ"י/QNH	יש להימנע מחדירה לאזורים האסורים לטיסה LLP06, LLP07 ומשטח ההצנחות של מנחת הבונים
השרון דרום	700 רגל מעפ"י/QNH		
זבולון	500 רגל מעפ"י/QNH		

	4000 רגל מעפ"י/QNH	הבועה סגורה לפעילות	חרף
	2500 רגל מעפ"י/QNH		ירוחם
	4000 רגל מעפ"י/QNH		כרמיאל
	2000 רגל מעפ"י/QNH		להבים
יש להימנע מחדירה לאזור האסור לטיסה LLP21	2000 רגל מעפ"י/QNH		נטופה
	3000 רגל מעפ"י/QNH		עין גדי
	2500 רגל מעפ"י/QNH		פארן
	2500 רגל מעפ"י/QNH		צניפים
יש להימנע מחדירה לאזור האסור לטיסה LLP23	2000 רגל מעפ"י/QNH		שבטה
בבועה מתקיימת פעילות בלונים פורחים	1500 רגל מעפ"י/QNH		שדרות
	2500 רגל מעפ"י/QNH		שיטים

**נספחים:**

נספח א' – מפת גובה נמוך לתעופה ספורטיבית (ניתנת לרכישה בנפרד מפרסומי המידע התעופתי)