



לכבוד:

מר אליאל, מר בן משה, מר לנגר, מר קטן, מר עודה, מר עאסי, מר קדמן

הנדון: תשובה למכתבכם בנושא "מסלול 21 - בקשה והצעה לפתרון"

מנהל רת"א ביקשתי להשיב להצעותיכם במכתבכם שבנדון כלהלן:

1. יישום גישות RNP למסלול 21 –

- א. נכון להיום קיימות מספר גישות למסלול 21 וביניהן גישת ה- ILS וגישת ה- RNP (לשעבר RNAV-GNSS). שתיהן אושרו על ידי מנהל רת"א מתוקף סמכותו לפי סעיף 82 לחוק הטיס, התשע"א – 2011, ופורסמו ב- AIP.
- ב. מצד הבטיחות, גישות ILS נחשבות בטוחות יותר מאשר גישות PBN, בפרמטרים של דיוק הגישה, עומס העבודה בתא הטייס, האפשרות לעשות שימוש בנחיתה אוטומטית, וכשירות רחבה של כלל חברות התעופה והטייסים לביצוע גישות אלה, באופן המאפשר שימוש גורף, רחב ושיטתי בגישות אלה בשדות בינ"ל.
- ג. נציין כי בכל השדות העיקריים בעולם, הגם שתוכננו ופורסמו גישות PBN לכל המסלולים, עדיין גישות ה- ILS הן הגישות המועדפות והעיקריות בהפעלת המטוסים בשדות אלה. רת"א סבורה כי יש לאמץ הפרקטיקה המקובלת בעולם לנושא זה גישת ה- RNP למסלול 21 תוכננה כך שתעקוף את העיר ראש העין, הפינל הוא קצר (3.6 מייל), והתיישרות על ציר מסלול מושגת מתחת לגובה 1000 רגל שהוא הגובה בו יש להיות מיוצבים בפינל.
- ד. בנוסף, חלק הגישות למסלול זה נעשות במשטר של רוחות צד (בשעות אחה"צ), דבר שמקשה עוד יותר על ההתייצבות בפינל מסודר, בתנאים מגבלתיים ממילא.
- ה. כלומר, מבחינה בטיחותית גישה זו היא נחותה מגישת ה- ILS למסלול זה. קביעתה כעדיפה על פני גישת ה- ILS למסלול מעוררת קשיים בטיחותיים. לכן גם האיגוד הארצי לטייסי תובלה בנתיבי אוויר הביע התנגדות לשימוש בגישת ה- RNP למסלול 21 כהליך מועדף מהסיבות המנויות למעלה.
- ו. בנסיבות העניין, ולאחר שהנושא נשקל פעם נוספת, מסקנתנו היא כי השיקול הסביבתי של הרעש הנגרם לתושבי המרחב הצפוני של נתב"ג כתוצאה מהשימוש בגישת ILS למסלול 21: בהתחשב בגובה שבו עובר הנתיב מעל מרחב זה, ובכך שרעש המטוסים המצטבר נמוך מ- 60LDN באופן שכלל אינו נכנס למגבלות תשריט הרעש בתמ"א 4/2, אינו יכול לגבור על השיקול הבטיחותי.

לפיכך, רת"א אינה רואה לנכון להתערב בהנחיית רש"ת לפיה גישת ה- ILS למסלול 21 מועדפת על פני גישת ה- RNP למסלול זה. ראוי להדגיש כי זו אחריות וסמכות רש"ת



לנהל את התעבורה בצורה בטוחה ויעילה ואין מקום לרת"א לאלצה לפעול בניגוד לעקרונות אלו ובפרט שהשיקול הסביבתי אינו כזה שמחייב זאת על פי הכללים המקובלים.

## 2. עדכונים לדפית ILS RWY21

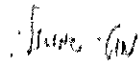
א. הגבהת גובה מינימלי ב-NIREL – הגובה שנקבע לנקודה הוא תוצאה של בדיקת סימולטור וטיסה בפועל לתהליך שעומד בקריטריונים של בטיחות הטיסה.

ב. בקשת ציון מגבלת הורדת גלגלים מאוחרת –

יש לציין, שבפרסומי המידע התעופתי (פמ"ת) הוסיפה רת"א תדריך לטייסים בהקשרי מניעת מטרדי רעש, תדריך המבוסס על פרסומי מדינות אחרות בעולם. התדריך לא מחייב את צוות הטיסה להורדת גלגלים בנקודה מסויימת אבל מכוון אותו לבצע זאת מאוחר ככל הניתן. לכן, להבנתנו, בקשתכם זו מולאה מראש.

התערבות נוספת בתפעול המטוס בשלב קריטי לקראת נחיתה אינה מקובלת ועלולה ליצור סיכון בטיחותי.

ג. בקשת ציון מגבלת טיסה מעל אזור מאוכלס – הגישה תוכננה, בין השאר, בהתחשב ברצון להקטין את המעבר מעל ישובים, ולכן תוכננה בתפר בין הישובים במקומות בהם יש מקום לגמישות.



בכבוד רב,

מוטי שמואלי

ראש אגף תשתיות תעופתיות

העתק:  
מנהל רת"א,  
ראש אגף פיקוח אווירי,  
יועמ"ש רת"א  
סמנכ"ל מבצעים רש"ת