



## קובץ נהלי מנחת ראשון לציון

עדכון: 16

תאריך: 22.9.2025

השינויים/תוספות שהוכנסו בעדכון 16 סומנו **בצהוב** בתוך הטקסט מטה.**הערה: במידה ויש סתירה בין נהלים בקובץ זה לפמ"ת ראשון לציון, הוראות הפמ"ת גוברות.**

### רשימת הנושאים

1. רישום ביומן הטיסות
2. סגירת דלתות הנגרים
3. ביצוע הקפות שישי שבת, וערב חג.
4. ברזי מים מנהלתיים לרחיצת מטוסים.
5. הכנסת אורח לשטח האוויר.
6. איסור עישון במנחת.
7. שמירת ניקיון במנחת.
8. שעות פעילות המנחת.
9. תאור אזורי הפעילות במנחת.
10. נוהל פעילות בזמן אירוע בטיחותי. – נספח א'.
11. חימום מנועים ובדיקות לפני המראה.
12. דגשים להתנהגות אחרי נגיעת נחיתה.
13. כללי כניסה ויציאה תחנת הדלק.
14. כללים להפיכת כיוון הקפה.
15. תרשים מכשולים – נספח ב'.
16. מבנה ההקפה החדש ונוהלי הצטרפות ממשולש חולות. – נספח ג'.
17. כללי התיישרות להמראה מסלול 18/36.
18. מגוון תרחישים אפשריים תאורטיים לאירוע בטיחותי (דוגמאות).
19. נקודות דיווח חובה ב-CTR בהקפה LLRS – נספח ד'.

### נספחים לנוהל זה:

- נספח א' – נוהל פעילות בזמן אירוע בטיחותי.
- נספח ב' - תרשים מכשולים של מנחת ראשון לציון.
- נספח ג' - מבנה הקפה חדש, ונוהלי הצטרפות חדשים למנחת ראשון לציון.
- נספח ד' – נוהלי קשר במנחת ראשון לציון.



1. רישום ביומן הטיסות - על פי הוראת רת"א חובה לפתוח רישום טיסה לפני כל טיסה ולסגור אחרי כל טיסה.  
יש לדייק בכל הרשומות כולל יעד, נתיב טיסה (מז"מ או CVFR) ושם הנוסע אם קיים.  
הרישום יתבצע במחשב הטיסות שבמועדון.
2. סגירת דלתות - חובה לסגור דלתות אחרי הוצאה או הכנסה של מטוס לאנגר.
3. חל איסור מוחלט על ביצוע הקפות בימי שישי שבת, ערבי חג וימי חג.
4. למעט מקרה של אירוע שריפה, חל איסור מוחלט להשתמש בברזי מים וצנרת הצבועים בצבע **אדום** המשמשים למערכת כיבוי אש.  
לצורך שימושים מנהלתיים שאינם כיבוי אש, יש בכל אנגר ברזים בצבע **ירוק** המותרים לשימוש.
5. מותר להכניס אורח אחד בלבד אל המטוס וממנו. האורח ילווה תמיד על ידי הטייס.  
חל איסור להכנסת בני משפחה/אורחים/עגלות ילדים לשטח האווירי ללא התר.
6. אסור לעשן או להדליק אש בשטח האווירי.  
אסור לעשן במועדון.  
אסור לעשן באנגרים.
7. יש לשמור על ניקיון הפרגולה, המועדון, חדר הקפה והשירותים.  
גמרת לשתות – זרוק את הכוס לפח האשפה.
8. שעות הפעילות במנחת:
  - א. כניסה למנחת – לא לפני Civil Sunrise
  - ב. תחילת פעילות טיסה – לא לפני שעת ה- Official Sunrise  
ביום שבת וחג המראה ראשונה מותרת משעה 07:00.
  - ג. סוף פעילות טיסות – שעת ה- Official Sunset
  - ד. שעת יציאה אחרונה בשער הצהוב – Civil Sunset.

לידיעת הטייסים: השער הצהוב ינעל חשמלית בשעה זו.

למציאת השעות: בכל אפליקציה בנייד.



9. אזורי פעילות במנחת.



אזור בירוק- אזור סטרילי

אזור בכתום מקוקו – אזור אווירי.

אזור באדום – אזור מנהלתי.

**א. אזור מנהלתי - מסומן בצילום באדום.**

אזור בו רשאים אורחים/בני לוויה של הטייסים ומבקרים לשהות ללא מלווה.  
אזור מגרש החניה למכוניות, אזור המשרדים והפרגולה עד המוזיאון.

1. טייס רשאי לקחת אתו בן לוויה אחד אל המטוס וממנו. שאר החברים/בני משפחה יישארו בהמתנה באזור המנהלתי כפי שמסומן בשרטוט המנחת.

2. טייסים וציבור משתמשי המנחת מתבקש לעזור להנהלה בשמירה על הסדר הציבורי ולא לאפשר לאורחים לצאת מהשטח המנהלתי אל השטח האווירי.

3. נוהל זה חל גם על טיסות כיף של בתי הספר השונים הפועלים במנחת.

**ב. אזור סטרילי – מסומן בירוק, אזור המסלולים ודרכי ההסעה.**

אזור בו נאסר על כולם לשהות בו. מטוסים באזור זה רשאים לנוע בהתאם לכללים אך לא רשאים לחנות.

1. מסלולי טיסה מתחילת אספלט 36 ועד עמדת התדלוק.

2. דרך הסעה המקבילה למסלול.

3. שולי המסלול המערבי והמזרחי לכל אורכם – מתחילת 36 ועד עמדת התדלוק.

4. כל הרחבות, רחבות דרומיות / אמצעית / צפונית.

5. אזור ממזרח לקיר המזרחי של אנגר 1.

6. באזור הסטרילי נאסרת חניה/חימום מנוע למטוס !

7. עצירה מותרת ברחבה הדרומית לצורך סיום חימום מנועים ובדיקות לפני טיסה.

8. ברחבות האמצעיות או הצפונית אין לחמם מנועים. מותר לבצע בדיקת מגנטו ובדיקות לפני המראה.

9. באזור הסטרילי חל איסור ללכת רגלי כולל לטייסים.

10. מותרת פעילות תחזוקה של אנשי שרות שונים המורשים להיכנס לאזור זה.



**ג. אזור אווירי – מסומן בצילום בכתום מקוקו.**

כל מה שלא אזור מנהלתי או אזור סטרילי הינו אזור אווירי.

ג1. אזור אנגר 1 מדרום ומצפון לאנגר עד לשערי הברזל במזרח.  
הירידה לאנגר 2-3-4-5-6-7 והמעברים ביניהם.

ג2. כל שטח הפנים של כל האנגרים.

ג3. המעברים בין האנגרים.

ג4. מתקן התדלוק.

ג5. אזור מכון הבדק.

ג6. דרך ההסעה התחתונה עד לשער הברזל.

ג7. מותרת פעילות לאנשי תחזוקה ואנשי שרות מורשים.

ג8. באזור זה מותרת תנועה רגלית ו/או הסעה של מטוס על ידי  
טייסים / מדריכים / מורשים.

ג9. מבוטל.

ג10. באזור זה מותר לאורח (בן לוויה) אחד להצטרף לטייס.

ג11. רחבת הדשא מול אנגר 1.  
התקבצות של קהל באזור הדשא – רק באישור מפעיל מנחת.

**ג12. אזור חניה לטווח קצר – כלול בתוך אזור אווירי.**

- \* חל איסור לחנות מטוסים לכל אורך שולי מסלול 18/36.
- \* מותר לטייס ונוסע אחד להגיע ברגל לחנייה זו דרך הדשא.
- \* אין לחרוג ו/או לעמוד על מסלול ההסעה.
- \* אזור זה משמש להעלאה והורדת נוסעים, לחניית מטוסים לפרקי זמן קצרים, בדיקת מטוסים, חימום מנועים וכד'.
- \* אורח חייב להיות מלווה על ידי טייס. במידה ויש בחניון מטוס שמנועו פועל, ימתין הטייס והאורח במרחק ביטחון עד שהמטוס ידומם מנוע או יסיע לעמדת המראה ורק אז יוכלו לגשת למטוס שלהם.
- \* בשום מקרה אין להתקרב למטוס שמנועו פועל !!!
- \* באזור חנייה לטווח קצר סומן פס אדום לכל אורך החנייה. החנייה למטוסים מותרת רק מערבית לקו האדום, כאשר שלושת גלגליו של המטוס נמצאים ממערב לקו.
- \* טייסים ומלווים רשאים לנוע ולשהות רק מערבית לקו האדום.



## 10. נוהל פעילות בזמן אירוע בטיחותי. (נספח א')

### 11. חימום מנועים ובדיקות לפני המראה.

- א. מטוסי אנגר 1 יחממו מנועים במעברים שמדרום או מצפון לאנגר כאשר המנועים פונים לכיוון הנגדי מהאנגר. אין לחמם / להפעיל מנוע כאשר בקרבת מקום ישנם טייסים/אורחים.
- ב. מטוסי אנגרים 2 עד 7 יחממו מנועים במעברים למטה תוך הקפדה לא לחסום את הדרך למטוסים אחרים. גמר חימום יכול להתבצע תוך כדי הסעה לעמדת המראה או לאזור חנייה לטווח קצר.
- ג. בדיקות מנוע לפני המראה:  
בדיקות מנוע בסל"ד מלא מותר ב:  
1.ג. רחבה A0 ממערב לקו הצהוב.  
2.ג. רחבה A4 ממערב קו הצהוב.  
3.ג. באזור חנייה לטווח קצר כאשר המנוע לכיוון מזרח, ואין אנשים באזור המטוס.
- ג. אסור לבצע בדיקת מנוע (כוח כמעט מלא) במעברים למעלה או למטה.
- ד. ברחבות ליד המסלול מותר לבצע בדיקות לפני המראה בלבד. המטרה היא לשהות מינימום זמן בעמדה זו כדי לא לחסום מטוסים אחרים שמעוניינים להמריא.

### 12. דגשים להתנהגות אחרי נחיתה.

- א. מטוס שנחת, מרגע שנגע והאט למהירות הסעה, יפנה ללא שהות לאחת הקושרות להמשך הסעה בדרך ההסעה.
- ב. מטוס שנחת מסלול 36, יכוון ככל האפשר את נחיתתו כך שיפנה את המסלול בקושרת של שק הרוח (A3) ולא יתגלגל לתחנת הדלק ואז לקושרת A4 כאשר מטוס אחר הכריז פיינל ואז מטוס אחר נמצא בעמדת המראה.
- ג. מטוס שפינה מסלול יודיע בקשר: HHH פינה מסלול.
- ד. כל זמן שמטוס שנחת לא פינה מסלול, אין רשות למטוס הבא אחריו בפיינל לנחות (לגעת באספלט) ואז להתחיל ריצת המראה.
- ה. בכל מקרה מותרת תנועת מטוס אחד בו זמנית על המסלול הראשי.
- ו. מטוס שנחת על 18, לא ינמיך נמוך מגובה גג האנגר הצפוני בדרכו לנקודת הנגיעה אחרי "הזברה" של 18. משחלף המטוס את האנגר דרומה, ימשיך וינמיך עד נחיתה ולא יגע לפני זברה מסלול 18.
- ז. הסעה במסלול הסעה:  
מותר לכמה מטוסים להסיע בו זמנית באותו הכיוון.  
בכיוונים מנוגדים, מותר למטוס אחד להסיע בכל קטע בין הרחבות השונות.
- ח. קונפליקטים בין מטוס המסיע צפונה והשני מסיע דרומה יפתרו רק באחת משלושת הרחבות.
- ט. מרגע שטייס בדק את כיוון הרוח והחליט לנחות על 18 יודיע לטייסנים מיידית ברגע שחלף מעל מרכז המסלול, על כוונתו לנחות ב- 18.
- י. מפעיל הטייסנים לא רשאי לשנות את החלטת הטייס. ורק יודיע לו בקשר: "פיינל נקי מטייסנים" או "פיינל לא נקי מטייסנים".
- יא. משקיבל הטייס הודעת "פיינל נקי מטייסנים" ימשיך את נחיתתו כרגיל.



**13. כללי כניסה / יציאה / הסעה אל ומאת תחנת הדלק.**

- א. כניסה לתחנת הדלק מותרת ישירות אחרי נחיתה על מסלול 36 ובתנאי שאין מטוס נוסף בפיינל.
- ב. כניסה מדרך ההסעה. יש לעצור עצירה מלאה בהתאם לסימונים, לוודא שאין מטוס ממריא או נוחת, להכריז "מטוס HHH חוצה מסלול אל תחנת הדלק" ולחצות בזריזות את המסלול הראשי.  
מטוס נוחת זה מרגע שמטוס הכריז על פיינל 18 או 36.
- ג. יציאה מתחנת הדלק תיעשה בהסעה עם מנוע פועל בלבד, תוך כדי האזנה לקשר.
- ד. יש לעצור בהתאם לקווי העצירה. לבדוק אם יש/אין מטוסים נוחתים או ממריאים. במידה ואין מטוסים, מכריזים "מטוס HHH חוצה מסלול מערבה מתחנת הדלק", מסיע ומתחבר למסלול ההסעה.
- ה. מותר לכמה מטוסים להמתין בדרך ההסעה לעמדת התדלוק בקטע המקביל למסלול בלבד. (יש מקום ל- 6 עד 8 מטוסים). אם כל המסלול תפוס, יש להמתין באזור החנייה לטווח קצר. אסור להמתין על הקטע האלכסוני למסלול.
- ו. הבהרה: מטוס נוחת זה מרגע שמטוס הכריז "פיינל 18/36" ועד לפינוי למסלול ההסעה. מטוס ממריא זה מטוס שמרגע שטייס מכריז "המראה" ועד פינוי ציר מסלול מערבה.

**14. כללים להפיכת כיוון בהקפה.**

- א. מותר להפוך כיוון הקפה אם אתה לבד בהקפה.
- ב. אם יש מטוס בהקפה, והוא בצלע בסיס או בפיינל, אסור להפוך הקפה ואפילו אסור להכריז על כוונת הפיכת מסלול.
- ג. במידה ויש שני מטוסים בצלע עם הרוח מותר להפוך הקפה ובלבד ושני המטוסים מסכימים ומתאומים ביניהם.



15. תרשים מכשולים של מנחת ראשון לציון. – נספח א'.

16. מבנה הקפה חדש, ונוהלי הצטרפות חדשים למנחת ראשון לציון – נספח ב' מצורף.

17. כללי התיישרות להמראה על מסלול 18/36

א. מעמדת התיישרות על מסלולים 18 או 36 לא רואים את צלע בסיס ורק חלק מהפינל. לכן מטוס שעומד בעמדת התיישרות ומעוניין לעלות על המסלול חייב לברר בקשר אם יש מטוס בבסיס או פיינל.

ב. שאלה: HHH מבקש להתיישר למסלול (דוגמא) 36, האם יש מישהו בבסיס או פיינל? ברגע שהוא קיבל תשובה עליו לפעול בהתאם לקריטריונים הבאים:

1. אם מטוס הכריז כבר פיינל – אסור להתיישר ולהמריא.
2. אם יש מטוס בצלע בסיס והמסלול פנוי להמראה מיידית, (אין עליו מטוס בפעילות) המטוס יכול רשאי להתיישר ולהמריא.
3. אם המטוס בצלע בסיס ומסלול לא פנוי (יש עליו מטוס) חל איסור להתיישר על המסלול להמראה.
4. מטוס נמצא בצלע עם הרוח, ואין מטסים בבסיס או פיינל, רשאי המטוס להתיישר ולהמריא.

18. מסלול מועדף להמראה בימי שישי שבת וחג מבוטל עד להודעה חדשה

א. בימי שישי שבת, ערב חג וחג, כאשר הטיסנים פועלים, המראות בשעות הבוקר יבוצעו בעדיפות על מסלול 18 וזאת כאשר הרוח תואמת להמראה בכיוון 18. גם אם אין רוח כלל – ההמראות יתבצעו בשעות הבוקר על מסלול 18.

רק במקרה ולרוח יש רכיב צפוני ברור, ההמראות יבוצעו על מסלול 36.

ב. בדרך כלל, משטר הרוחות בראשון לציון בשעות הבוקר הינו רוח דרומית שמתחילה לחוג מערבית בשעות הצהריים וצפון מערבית בשעות אחר הצהריים. לכן, ההנחיה תואמת למשטר הרוחות ופעילות הטיסנים.

ג. כאשר הטיסנים חוזרים בשעות הצהריים לנחיתה, הרוח בדרך כלל כבר חגה מערבה וניתן לנחות על מסלול 36 ללא הפרעה לטיסנים.

**19. מגוון תרחישים אפשריים תיאורטיים לאירועי בטיחות – כתובים בלשון עבר.**

- א. טייס נחת 36 ולא פינה מסלול, **והתגלגל עד תחנת הדלק**. בכך תפס את המסלול לזמן כפול מהנדרש. טייס שהיה אחריו בפיינל 36 נאלץ ללכת סביב. ניתן להתגלגל עד תחנת הדלק רק בתנאי שאין מטוס בפיינל.
- ב. טייס שפינה מסלול **ולא** הודיע על כך בקשר.
- ג. טייס שהתיישר להמריא כאשר מטוס לפניו עדיין בתהליך ריצת המראה. להזכירכם מותר רק למטוס אחד בו זמנית להיות על המסלול.
- ד. צוות מטוס סחב **מטוס ידנית** מתחנת הדלק אל אנגר צפון, בניגוד לכל ההוראות של האזנה לקשר, והודעה על חציית מסלול.
- ה. טייס החנה מטוס באזור הסטרילי על האספלט **בקיר המזרחי** של אנגר צפון !!
- ו. טייס חימם מנוע ליד **הקיר המזרחי** של האנגר צפוני, ובכך חשף עצמו לסיכון של מטוס נוחת על 18.
- ז. טייס חימם מנוע **בתוך** האנגר !!
- ח. אחרי נחיתה, טייס הסיע מטוס **לתוך** אנגר עם מנוע פועל.
- ט. טייס הפעיל מנוע **בתוך** אנגר, פתח מנוע כדי לצאת בהסעה מהאנגר וגרם נזק למטוסים אחריו.
- י. טייס שהתכוון לחצות מעמדת התדלוק לדרך ההסעה **לא שם לב למטוס בפיינל 18** קרוב מאוד. תאונה נמנעה בנס.
- יא. טייס התיישר להמראה על מסלול 18 **ולא שם לב** שמטוס אחר היה בגישה סופית וקרובה לנגיעה על 18. בנס גדול נמנעה תאונה קשה. המטוס הנוחת הלך סביב ברגע האחרון.
- יב. מטוסים לא מקפידים על חליפה מעל **אנגר צפון** בדרך לנחיתה על 18.
- הסבר:** טייס הגיע לנחיתה למסלול 18 כאשר קו הגלישה היה נמוך מגובה הנגר 1. באותו רגע נשבה רוח דרום מערבית לגרמה לגזרות רוח קשות באזור הצפון מזרחי של הנגר 1. המטוס נכנס לאזור גזרות הרוח, הזדקק, נפל בתחילת מסלול 18 ושבר כן נסע.
- כלל:** חובה לתכנן את מסלול הגישה כך שהמטוס יעבור מעל **גובה הנגר** 1 בדרך ל"זברה" שממילא נמצאת 141 מטר מתחילת אספלט 18.
- יג. טייס שהמתין לחבר על אספלט עם מנוע מונע ליד קיר מזרח של אנגר צפון באזור הסטרילי.
- יד. טייס **שטייל ברגל** לכל אורך דרך ההסעה בשטח הסטרילי.
- טו. טייס הלך ברגל מעמדת התדלוק למועדון לאורך **קיר מזרח של אנגר צפון** – בשטח הסטרילי.
- טז. מטוס קרא לטיסנים רק באמצע עם הרוח ל-18 במקום **מיד עם חציית** המסלול.
- יז. טייס מאנגר צפון (1), הוציא מטוס מהאנגר והניח אותו זמנית ברחבה הצפונית **וחסם** את דרך ההסעה.
- יח. טייס נחת על מסלול 36 ונגע באספלט כאשר מטוס שנחת לפניו **עוד נמצא על המסלול**.
- יט. טייס התיישר להמראה על מסלול 36 למרות שטייס אחר הכריז כבר על "פיינל 36".
- כ. טייס הוריד נוסע ממטוס בחנייה לטווח קצר כאשר מנוע **המטוס פועל** !
- כא. טייס העלה נוסע למטוס כאשר **המנוע פועל** !!
- כב. טייס יצא מתחנת הדלק, **לא עצר בקו העצירה, לא הסתכל אם יש מטוסים בפיינל 18 או מטוס שנחת על מסלול 36**.
- הטייס שיצא מתחנת הדלק הגיע בדיוק מול ציר מסלול כאשר מטוס אחר היה בסיום נחיתה על 36 הצליח לעצור במטר האחרון של מסלול 36 אחרי נגיעה מאוחרת. המרחק בין המטוסים באירוע זה היה 10 מטר !!
- תאונה בין שני מטוסים נמנעה בנס.



NATIONAL CENTER FOR SPORT AVIATION

מרכז ארצי לתעופה ספורטיבית

RISHON Le-ZION

ראשון לציון

**19. נקודות דיווח חובה ב-CTR בהקפה LLRS – נספח ד'**