

הנדון – חו"ד מומחה לאפשרות לשימוש במנחת הבונים ללא הארכת מסלול

סימוכין :

- (1) מסמכי תכנית חכ/255 למנחת הבונים משנת 2004
- (2) מסמכי תוכנית תכנית 303-0245126 "השמורה האווירית- פרדייב" מיום 26.2.17
- (3) תכנית 303-0386581 "השמורה האווירית - פרדייב – מסלול" מיום 6.5.19
- (4) תכנית 254-0641068 "מנחת מגידו", אושרה בשבועות האחרונים. בשלבי פרסום.
- (5) עמדת רת"א לתוכנית מסלול מנחת הבונים מיום 10.7.2016
- (6) ספר המטוס, ובמיקוד בטבלאות ונתונים לגבי מטוס כיבוי האש AT-802A(F)
- (7) בקשת חוף כרמל להקפאת פעילות במנחת הבונים לפי סעיפים 77,78 לחוק התכנון והבניה
- (8) פרוטוקול ביקור נציב כבאות אש והצלה במועצה אזורית חוף כרמל מיום 23.11.22
- (9) סיכום פנימי לפגישת זום חוף כרמל עם תנ"צ עמל צימרמן ממשטרת ישראל מיום 26.12.22

א. כללי :

1. על עורכי חוות הדעת :

1.1. חו"ד זו נכתבה ונבדקה על ידי שני מומחים, בעלי ניסיון תעופתי, כולל בתקנות, והן ניסיון עם מטוס הכיבוי הספציפי, ובטייסת הכיבוי בו אנו עוסקים.

1.2. חנן ליס, מוסמך אוניברסיטת ניו הייבן לתכנון תעופתי :

1.2.1. חנן בעל ניסיון עשיר כטייס מטוסי ריסוס, כנף קבועה, טייס מסוקים, ומדריך טיסה.

1.2.2. חנן שירת במינהל התעופה (לימים רשות התעופה האזרחית = רת"א) שנים רבות. ובין היתר שימש כאחראי על מבצעים, בטיחות טיסה, שדות תעופה ומנחתים, תקופה ארוכה כסגן מנהל תעופה אזרחית, מ"מ ראש מינהל התעופה האזרחית במשך מס' שנים, וראש מינהל התעופה האזרחית בפועל.

1.2.3. והוא בעל ניסיון וידע עשיר בנושאי וסוגיות חו"ד הנוכחית

1.3. יואב ליבנה, הוא מהנדס אירונאוטי :

1.3.1. יואב בעל ניסיון עשיר כטייס (30 שנה בח"א), ומשנת 2010 הטיס את מטוסי הכיבוי עד 2018.

1.3.2. יואב שירת ברת"א במשך 17 שנה כראש תחום תקינה עד שנת 2010, בעל הכרה עמוקה של אמנת

שיקאגו לרבות ANNEX 14, מכיר היטב את מטוס הכיבוי, ספרי המטוס והפרמטרים השונים.

1.3.3. יואב בעל ניסיון וידע עשיר בסוגיות הקשורות למטוס הכיבוי, ניסיון בהפעלתו ממנחת קדמה, ובכל חישובי ונושאי התקינה הקשורים למנחתים.

ב. רקע תיכנוני - עיקרי המסד התיכנוני לגבי שימושי ואורך המסלול במנחת הבונים :

2. שימושי מנחת הבונים נקבעו לפני כ- 20 שנה בתוכנית חכ/255 (מיום 22.03.2004) מתחילת פעילות המינחת התיירה שימושים של צניחה חופשית, חירום לכיבוי אש, טיסות ריסוס, ולכוחות הביטחון.

- | |
|---|
| א. כמנחת חקלאי לשרות חקלאי הסביבה. |
| ב. כמנחת לספורט צניחה חופשית לשרות אזרחי וצבאי. |
| ג. כמנחת למטוסים ומסוקים המשמשים לכיבוי שרפות באזור הכרמל בשעת חירום. |
| ד. כמנחת חרום לכוחות הביטחון (צה"ל ומשטרת ישראל). |

3. בשנים האחרונות שונו במקצת השימושים, והורד השימוש לטיסות ריסוס (שהיה בעבר), וכיום מנחת הבונים המצוי בתחומי מועצה אזורית חוף כרמל כפוף לשתי תוכניות:

3.1 תכנית 303-0245126 "השמורה האווירית - פרדייב" (26.2.17)

3.2 תכנית 303-0386581 "השמורה האווירית - פרדייב - מסלול" (6.5.19)

4. התוכנית למסלול למנחת הבונים, תכנית 303-0386581, ממשיכה את תוכניות העבר למנחת הבונים (פרט לריסוס), וקובעת בהוראותיה בסעיפים 2.1(ז), 2.2(ח), 4.2.1, 6.1(א) את השימושים היחידים במנחת:

4.1 שדה תעופה המיועד לשימושים הבאים בלבד – "לפעילות תיירותית, בטחונית, וחירום בלבד"

4.2 השימושים המותרים יהיו "שימושים שמיועדים לשרת את המנחת, ושימושי פנאי ונופש במסגרת הפעילות התיירותית המתקיימת במקום בלבד"

5. במקביל, תוכנית 303-0386581 קובעת את הסטת מסלול המנחת מזרחה לאור תוכניות "חישמול הרכבת", ומוסיפה על 830 מ' הקיימים כ- 1000 מ' על מנת להגיע למסלול חדש 1800 מ', וזאת לאור דרישת רת"א:

- | |
|---|
| 3. בהתבסס על נתוני מרחקי ההמראה בספר AT-802 Airplane Flight Manual בהוצאת יצרן המטוס, להלן נתוני אורך המסלול הדרוש למטוס הנ"ל, בגובה פני הים וללא רוח (כלומר, מדובר במכפלה של 150% מהנתון המצוין בספר, כפי שנדרש בתקנה הנ"ל): |
| • בטמפי 30 מעלות צלזיוס כ- 1,580 מטרים |
| • בטמפי 35 מעלות צלזיוס כ- 1,750 מטרים |
| • בטמפי 40 מעלות צלזיוס כ- 2,020 מטרים |

הצורך בהארכת המסלול, כפי שאושר בתכנית 303-0386581 הארכת המסלול בשנת 2019, נבע אך ורק לטובת מטוסי כיבוי האש ובהתאם לעמדת רת"א המצ"ב **בנספח "א"** למסמך זה והמציגה כי המסלול הנדרש למטוסי הכיבוי הוא 1200, ואולם לאור בהתאם להנחיות תקנה 13(א) **לתקנות הטיס (מנחתים)**, התשל"ה- 1975 נדרש להוסיף 50% לאורכו של המסלול, ולכן נדרש אורך מסלול של 1800 מ', המהווה תוספת הארכה של 1000 מ' על אורך המסלול הקיים במנחת כיום.

לגבי נתוני מסמך זה, והחישובים המוצגים בו, שהוצגו מול מוסד התכנון בתוכנית להארכת מסלול מנחת הבונים נדון בהמשך.

6. על מסמכים אלו נוסף ונציג גם חלק ממסמכי תוכנית מנחת מגידו, **תוכנית 254-0641068**, שאושרה לאחרונה, המציבה את מנחת מגידו כמוקד והמסלול העיקרי לשימושי טייסת כיבוי האש באזור :

4.2	נמל תעופה - מסלולים
4.2.1	שימושים
	<p>א) מסלולי הסעה, שוליים, עמדות חניה למטוסים, נתיבי נסיעה וגישה לרכבים. מתקני עזר לניווט, מערכות ניקוז, מערכות הנדסיות, קווי תשתית, דרכים, מתקני בטיחות, גדרות, מתקני בטחון ואבטחה, מתקני שליטה ובקרה לרבות קרון פיקוח לדאונים וכל שימוש דומה, כיבוי אש והצלה מתקני תשתית, מתקנים הנדסים, וכל שימוש דומה.</p> <p>ב) ביעוד זה, בטרם תאושר או תמומש תוכנית בינוי, יותר שימוש חקלאי תחת הגבלות שימושי קרקע למזעור מפגעי ציפורים במנחת.</p> <p>השימושים מותרים בהתאם לשינוי עתידי של אישור תוכנית לאישור שדה תעופה משלים בצפון.</p>

כאן אנו רואים מגוון השימושים רחב במנחת מגידו הגדול והפעיל יותר ממנחת הבונים, כולל שימוש לטיסת כיבוי אש והצלה. אך מעבר לכך, חשובים לסוגיה שבפנינו הוראות פיתוח התשתיות **לאורך המסלול הנדרש** :

4.2.2	הוראות
א	פיתוח תשתית
	<p>אמות המידה למסלולים תהיינה לפי הוראות רת"א ודיני הטיס בישראל, בכל הנוגע לבטיחות טיסה בתשתיות תעופתיות. בעת תכנון המסלולים תבוצע מדידה ותכנון מפורט לנושא תעלות הניקוז ויתר התשתיות הרלוונטיות.</p> <p>יש לצבוע סימון תעופתי תקני ולהציב שילוט תעופתי תקני לרוחב המסלול במרחק 1,200 מ' מערבית למפתן מסלול 27 (להלן מפתן מסלול 09).</p>

מכאן אנו למדים שבמנחת מגידו מספיק **אורך מסלול של 1200 מ'** למגוון שימושים נרחב, **כולל לטיסת כיבוי האש**, ולשימושי המנחת כשדה תעופה בחירום לח"א.

ג. עיקרי שינוי הנסיבות מהעת האחרונה :

7. בהתאם למסמכים שהוצגו לי עולה שביום 23.11.22 התקיים ביקור של נציב כיבוי אש והצלה בחוף כרמל, במסגרתו עלתה והוצפה סוגיית אורך המסלול של מנחת הבונים, ונציב כבאות אש קבע בסיכומו כי :

ב. **מנחת הבונים - עמדת כב"ה היא שהמנחת יישאר בהתאם לגודלו הקיים באורך 900 מ'.**
המועצה נדרשת לבחון את הסוגיה מול מ"י שהיא אמונה על הפעלת הטייסת.

8. כמוצג בסעיף 6 לעיל, במסגרת **תוכנית מנחת מגידו**, מוגדר שמנחת מגידו משמש לטיסת כיבוי אש כמוגדר, ואורך המסלול שנקבע בו הוא **1200 מ'** ולא יותר.

9. בהתאם לשהוצג לנו ביום 26.12.22 התקיים דיון זום בין מועצת חוף כרמל לראש היחידה המפעילה את טייסת כיבוי האש במשטרה - **תנ"צ עמל צימרמן**, ראש **זרוע מבצעית המערך האוירי**. במסגרת דיון זה הוצג על ידי תנ"צ צימרמן כי מנחת הבונים אמור לשמש **כשדה חירום** לפעילות טיסות כיבוי אש **אז ורק** במידה ומנחת מגידו (הגדול יותר ובעל מסלול ארוך) יתפס/ ידרש לפעילות ח"א במצב חירום. כלומר **מנחת הבונים הוא מסלול שנועד כמסלול גיבוי למסלול מגידו** בחירום.

ד. שיקולים נוספים, ועקרונות בסיס להמלצות חוות הדעת :

10. התאמת אורך מסלול הבונים לדרישות תקנת המנחתים למטוסי כיבוי האש AT-802A(F) – חישובים :
- 10.1 נתוני ייחוס, גובה פני הים, טמפ' חיצונית – 35 מעלות צלזיוס, משקל המראה מירבי (16000 ליברות)
- 10.2 אורך מסלול בסיסי עד גובה 50 רגל מעל פני המסלול – 3450 רגל.
- 10.3 אורך בסיסי – $3450 * 0.75 = 2590$ רגל. [בהתאם לנתוני יצרן מטוס הכיבוי האש AT-802A(F)]
- 10.4 אורך בסיס + 50% = $2590 * 1.5 = 3825$ רגל = **1184 מ'** !! [תוספת 50% בהתאם לת. המנחתים]
- 10.5 אורך מסלול מנחת הבונים 830 מ'. ולכן על מנת להתאימו לתקנות המנחתים נדרשת תוספת אורך מסלול של 336 מ', על מנת להביא את המסלול **לאורך של 1184 מ' בלבד**, כהתאמה לתקנות.
- 10.6 לפיכך, על מנת לעמוד בתקנות המנחתים נדרשת תוספת הארכת מסלול של 354 מ', **ולא 1000 מ'** (כמוגדר בתוכנית הארכת המסלול), ואין צורך להגיע כלל ל- 1800 מ' מסלול מבחינת דיני הטיס.
- 10.7 ובהמשך נבחן האם לשדה המוגדר כ"שדה גיבוי לחירום" נדרש להאריך כלל את המסלול. העתק טבלאות רלבנטיות מספר המטוס + חישובים מצ"ב למסמך זה **כנספח "ב"**

11. נתונים נוספים חשובים לעקרונות חוות הדעת :

- 11.1 סוג מטוסי כיבוי האש (הטורבו פרופ' AT-802A(F)) הוא כלי טיס מוכר, אמין, המשמש בתצורה אחרת לריסוס, ולהטלת מטענים יעודיים מסוגים שונים, ולכן לא מדובר במטוס ייחודי ורגיש במיוחד.
- 11.2 מזה כעשור ויותר מופעלת טייסת הכיבוי לפעילותה **ממנחת קדמה**, שאורך המסלול בו דומה/תואם לאורך מסלול מנחת הבונים כיום - **ללא כל הארכה**. כלומר, לכל הפחות, אין מניעה בעת בחירום יוכלו להמריא גם ממנחת הבונים באורך המסלול הקיים ללא הארכתו. על כך נוסף שקרבת מנחת הבונים לגובה פני הים משפרת את ביצועי מטוס הכיבוי אל מול המסלול ממנחת קדמה. כלומר למטוסי הכיבוי קל יותר להמריא ממנחת הבונים בהשוואה להמראות המטוס ממנחת קדמה.
- 11.3 אורך מסלול שנקבע בתוכנית הבונים - הארכתו נקבעה על בסיס תקנות המנחתים המיושנות משנת 1975, שנראה כי הגיע הזמן לבחון אותם ולעדכן בהתאם לנתונים מהעולם ומהארץ, ועל בסיס נתוני כלי הטיס. עובדה היא שבתוכנית 254-0641068 "מנחת מגידו", כפי שהוצג לעיל, לא מצאו מוסד התכנון או רת"א צורך להגיע לאורך מסלול של 1800 מ', ומסתפקים באורך מסלול באורך 1200 מ'. להבנתנו המקצועית עידכון תקנות אלה יקטין את התוספת הנדרשת לאורך מסלול למנחתים בכלל.
- 11.4 יש מקום לשקול את נתוני מטוס הכיבוי להפעלתו בהתאם לאורכי המסלול כפי שהיצרן קבע, בפרט, כאשר מטוס כיבוי נתקל בבעיית בטיחות בהמראה, עומדת לרשותו אפשרות לשחרר מטען.
- 11.5 יודגש כי כל מטר נוסף להארכת מסלול המראה/נחיתה יוביל לפגיעה נוספת בשימוש חופשי במרחבים אוויריים סביב המסלול. וכל הארכת מסלול להמראת כלי טיס, כולל בחובו סיכוי גבוה יותר למפגעי רעש מכילי טייס שלא ניתן היה להפעילם, במסלול קצר יותר.
- 11.6 מעבר לכך, במידה ומדובר במצב חירום, תקנות המנחתים אינן רלבנטיות, והמטוסים הרלבנטיים יכולים להמריא גם ממסלול קצר בהתאמות שונות (כגון של משקל המטוס, המטען היעודי) ובהתאם לנתוני השטח, רוחות וכיו"ב. כלומר, לא יקרה מצב בו לא ניתן יהיה להמריא ממנחת באורך 800 + ממנחת הבונים על ידי מטוסי כיבוי אש הידוע כ- AT-802A(F).
- 11.7 מהכרותנו, שדה התעופה שיופעל במידה ומנחת מגידו יתפס על ידי ח"א הוא שדה תעופה חיפה שיש לו את כל האמצעים להפעלת טייסת הכיבוי במידה הצורך, כמו גם כלי טייס רבים נוספים.
- 11.8 מומלץ להתייחס להפעלת המנחת יום בלבד, כפי שמופעל כיום שדה התעופה שבהרצליה. בפעולת המנחת גם בשעות החשכה, טמון סיכוי גבוה להגברת מטרד הרעש לתושבים המתגוררים סביבו.
- 11.9 ויצויין כי מטוסי הכיבוי מופעלים **לכיבוי רק ביום**, הפעלת לילה של המטוס רק למשימות אחרות.

ה. סיכום :

12. מהנתונים שהוצגו לעיל ניתן ללמוד כי :

- 12.1. טייסת כיבוי האש תשתמש לאירועים בצפון ובהרי הכרמל במנחת מגידו הגדול והמאובזר יותר.
- 12.2. נתוני אורך המסלול הנדרש המופיעים בנספח א' - מסמך רת"א משנת 2017, אינם נכונים !
- 12.3. אורך המסלול למטוסי הכיבוי AT-802A(F) הנדרש על פי תקנות המנחתים הוא לא יותר מ- 1184 מ'.
- 12.4. טייסת הכיבוי ממריאה ונוחתת זה עשור ויותר במנחת קדמה שאורך המסלול בו 800 מ' תואם למסלול מנחת הבונים כיום ללא כל הארכה.
- 12.5. רק במידה ומנחת מגידו יתפס על ידי ח"א, ולא ניתן יהיה להשתמש בשדה תעופה חיפה מסיבות שונות תבקש טיסת הכיבוי לבחון שימוש במנחת הבונים. יצויין, כי בעת כזו יש סיכוי גבוה שגם מנחת הבונים יופעל וישמש לפעילות וצרכי ח"א, שלא יאפשרו שימוש במקביל במנחת.
- 12.6. טייסי כיבוי האש יוכלו להמריא ממנחת הבונים לכשידרשו גם ללא הארכת מסלול, בדיוק כמו שהם פועלים במשך יותר מעשור ממנחת קדמה.

13. לאור האמור לעיל עולה שהארכת מסלול מנחת הבונים ב- 1000 מ', היא פתרון שנועד כ"גיבוי" לשימוש העיקרי של טייסת כיבוי האש במנחת מגידו לאירועים במרחב – דבר שכפי שהוצג לנו על ידי אנשי מועצה אזורית חוף כרמל, לא עלה בעת אישורה של התוכנית בוועדה המחוזית חיפה לפני מס' שנים. ולכן בקשתה של מועצה אזורית חוף כרמל לשנות את התוכנית ולהקפיא את הארכת המסלול (שלא נדרשת, והיא הרבה מעבר לאורך הנדרש גם על פי התקנות), היא דרישה ובקשה לגיטימית הנסמכת על נתונים מקצועיים, והן על נתוני הפעלת טייסת כיבוי האש כפי שעולים על ידי מפעיליה.
- הפעלת טייסת הכיבוי אפשרית גם במסלול הקיים בבונים, ובוודאי כגיבוי משני, ובמצבי חירום.**

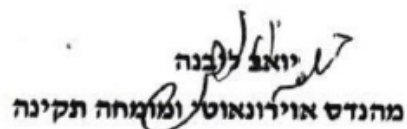
14. המלצה:

יש מקום לשקול אפשרות להנמכת עמודי חישוב הרכבת בקרבת המנחת, כך שיגיעו לגבהי המכשולים הקיימים כיום, ואשר אינם מונעים את המשך הפעילות במנחת כיום. תהליך כזה יוכל גם לחסוך את הצורך בהעתקת המסלול מזרחה, לא כול שכן את הארכתו בהתאם לתוכנית המסלול – הארכה שאין בה צורך מקצועי כאמור לעיל.



חנן ליס
מומחה לתכנון תעופתי

על החתום



יואב אביראמי
מהנדס אוירונאוטי ומומחה תקינה

נספח א' – עמדת רת"א לארכת מסלול מנחת הבונים



סימוכין: 15057916
ד' בתמוז, התשע"ו
10 יולי 2016

תשתיות תעופתיות
טל. 03.9774585
פקס. 03.9774546
heinesu@mot.gov.il

לכבוד
דן מוקדי, אייר פרדייב בע"מ, מנחת הבונים

א.נ.,

הנדון: התייחסות לתכנון הארכת מסלול מנחת הבונים

בהמשך לפנייתך לקבלת הנחיות לתכנון אורך מסלול, במסגרת התוכנית להארכת המסלול במנחת הבונים באופן שיתאים לשמש את מטוסי הכיבוי האווירי, להלן התייחסות רשות התעופה האזרחית (להלן - "רת"א"):

1. מטוס הכיבוי האווירי הראשי המשמש לכיבוי בישראל הוא Air Tractor AT-802 המצויד במנוע PT6A-67AG.
2. לפי תקנה 13(א) לתקנות הטיס (מנחתים), התשל"ה-1975 (להלן - "תקנות המנחתים"): "אורך מסלול מנחת יעלה לפחות במחצית על האורך המעשי לגבי המטוס בעל הביצועים הנחותים ביותר שיופעל באותו מנחת". האורך המעשי מוגדר בתקנות המנחתים כאורך המנחת הדרוש לנחיתה ולהמראה של כלי טיס, המביא בחשבון נתונים מקומיים של גובה, טמפרטורה, לחות, שיפוע ואופי משטח המסלול המשפיעים על ביצועי כלי הטיס.
3. בהתבסס על נתוני מרחקי ההמראה בספר AT-802 Airplane Flight Manual בהוצאת יצרן המטוס, להלן נתוני אורך המסלול הדרוש למטוס הנ"ל, בגובה פני הים וללא רוח (כלומר, מדובר במכפלה של 150% מהנתון המצוין בספר, כפי שנדרש בתקנה הנ"ל):
 - בטמפ' 30 מעלות צלזיוס כ- 1,580 מטרים
 - בטמפ' 35 מעלות צלזיוס כ- 1,750 מטרים
 - בטמפ' 40 מעלות צלזיוס כ- 2,020 מטרים
4. לפי דרישות ארגון התעופה הבינלאומי (ICAO) עבור שדה תעופה, למידות הנ"ל יש להוסיף רצועת מסלול נקייה ממכשולים באורך 60 מ' בכל קצה מסלול.
5. בכלליות, יש לציין שטייסי טייסת הכיבוי מתפקדים בתנאי הפעלה קשים, ביום ובלילה, היוצרים המראות בתנאים קשים, על כן יש להתייחס למידות המפורטות כמידות מינימום, ובשאיפה יש להגדיל את המרחקים הנ"ל ככל האפשר לטובת בטיחות הטיסה.

בכבוד רב,

אוריאל היינס

מפקח תשתיות קרקעיות

ISSUED: JULY 23, 2010

AT-802A AIRPLANE FLIGHT MANUAL

PAGE 32B OF 34

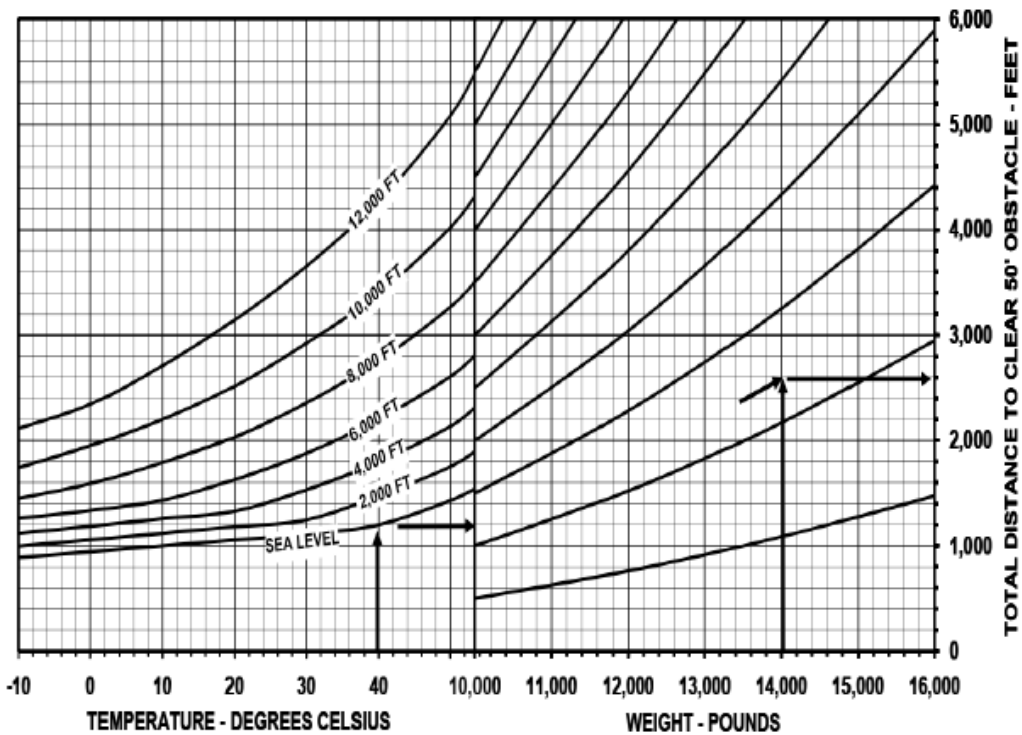
TAKEOFF DISTANCE

AT-802A WITH PT6A-67F ENGINE

CONDITIONS

- TAKEOFF POWER
- FLAPS UP AT 12,500 POUNDS AND BELOW
- FLAPS 10° ABOVE 12,500 POUNDS
- PAVED RUNWAY, NO WIND
- DISTANCE IS TO 50 FEET ABOVE GROUND LEVEL
- GROUND RUN IS APPROX 75% OF TAKEOFF DISTANCE

WEIGHT (LBS)	AIRSPEEDS (KIAS)	
	TAKEOFF	CLIMBOUT
10,000	78	82
12,000	86	90
14,000	85	96
16,000	91	101



TAKEOFF DISTANCE DATA AT AIRCRAFT GROSS WEIGHT ABOVE 12,500 POUNDS ARE NOT FAA APPROVED
 TAKEOFF DISTANCE DATA ABOVE 8,000 FEET MSL ARE NOT FAA APPROVED

AIR TRACTOR, INC.
 Olney, Texas

מסלול המראה אייר טרקטור AT-802-- מנוע PT-6A-67F - גובה פני הים

6	5	4	3	2	1
5:3.2808 (מטר)	1.5X4 (רגל)	3X75% (רגל)	עד גובה 50 רגל	טמפ. צלזיוס	משקל המראה מירבי- ליברות
1100	3610	2408	3210	30	16000 ליב
1184	3885	2590	3450	35	16000 ליב
1235	4050	2700	3600	40	16000 ליב

מספור העמודות לעיל

1. משקל המראה מרבי (ליברות).
2. טמפרטורה חיצונית על המסלול, צלזיוס.
3. מרחק מתחילת ריצת המראה ועד הגיעו של המטוס לגובה של 50 רגל.
4. אורך מעשי - מרחק עד 50 רגל, גובה פחות 25%.
5. אורך מעשי - עמודה 4 ועוד 50%. (נדרש בתקנה 13, תקנות הטייס - מנחתים).
5. א. אורך בסיסי - לא נדרש על ידי היצרן.
5. רת"א מאפשר שנים רבות הפעלת מטוס האייר טרקטור הנדון, (כ 40% מטיסות הכיבוי בישראל), ממנחת קדמה שארכו 800 מטר.???
6. אורך המסלול הנדרש להפעלת האיר טרקטור הנדון, בגובה פני הים, בהתאם לדרישות רת"א



כבאות והצלה לישראל לשכת נציב
ISRAEL FIRE AND RESCUE COMMISSIONER'S OFFICE



כ"ז בחשוון תשפ"ג
21 בנובמבר 2022
5750-0191-2022-002996

לכבוד:
מר אסיף איזק
ראש המועצה האזורית חוף הכרמל

באמצעות דוא"ל: lishka@hcarmel.org.il

שלום רב,

הנדון: פנייתך לנציב כבאות והצלה בנוגע למנחת הבונים
סימוכין: מכתבך מיום 3/11/2022

1. הריני לאשר קבלת מכתבך לנציב כבאות והצלה שבסימוכין.
2. במכתבך שבסימוכין ציינת שאלות בנוגע למנחת הבונים, אותן הפנית לתנ"צ עמל צימרמן, ראש המערך האווירי של משטרת ישראל, ואין אנו יכולים לענות בשמו.
3. באשר להפעלת טייסת הכיבוי בכלל ובאזורכם בפרט, נציין את הדברים הבאים:
א. טייסת הכיבוי הינה אחד מהכלים האסטרטגיים לטיפול בשריפות בשטחים הפתוחים במדינת ישראל.
ב. בצפון הארץ אנו עושים שימוש עיקרי במנחת מגידו, ובעת הצורך אנו ערוכים לפתיחת מנחתים נוספים במחניים, פיק וחיה.
- ג. בחינה של הרחבת שימוש במנחתים מתוכננים עתידיים או נוספים, נעשית ותיעשה מעת לעת, על בסיס הערכות מצב וצרכים מבצעיים.
4. נוסף ונדגיש, כי בהתאם לחוק הרשות הארצית לכבאות והצלה, התשע"ב-2012, בסמכות רשות הכבאות לעשות שימוש ברכוש, ציוד וחומרים, ככל שהדבר נדרש, לצורך מילוי תפקידיה.
5. נכון להיום במצבי חירום המענה האווירי יכול לפעול בשטח המנחת במצבו הנוכחי לצורך מענה קצר לאזור הכרמל.

בברכה,

ס/טפסר יפעת פרנקנבורג
יועצת נציב כבאות והצלה

shirans@102.gov.il 03-9430100/40

שד' רחבעם זאבי פינת מרילנד, ראשלי"צ ת.ד. 4541 מיקוד 7514401 Rehavam Ze'evi BLVD, Rishon leZion, POB 4541 PC 7514401



י"ד בכסלו תשפ"ג
08 בדצמבר 2022
5750-0191-2022-003056

לכבוד
מר אסיף איזק, ר' מוא"ז טירת הכרמל

א.נ.,

הנדון: ביקור נציב במוא"ז טירת הכרמל (23.11.22) - סיכום

1. כללי:
בתאריך 23.11.22 יום ד', נערך ביקור נציב במוא"ז טירת הכרמל.
2. משתתפים: ראש מוא"ז טירת הכרמל, ר' אג"מ, ממ"ז חוף, מת"ח חדרה, מפקד יחידה אווירית כב"ה, חברי מועצת טירת הכרמל.
3. להלן סיכום והנחיות הנציב:
 - א. שיפור תחום המניעה מאש והגנה בישובים - לאור משאבי תקציב מוגבלים למול משימות רבות הנציב המליץ לר' המועצה לבנות תכנית רב שנתית לקידום תשתיות ומוכנות הישובים לשריפות. כמו כן, מומלץ למועצה לבחון האם אפשרי לקבל משאבים מהמשרד לבט"פ במסגרת תכנית לבניית קווי חייץ.
 - ב. מנחת הבונים - עמדת כב"ה היא שהמנחת יישאר בהתאם לגודלו הקיים באורך 900 מ'. המועצה נדרשת לבחון את הסוגיה מול מ"י שהיא אמונה על הפעלת הטייסת.
 - ג. לחצי מים בישובים - יש לפעול לעמידה בסטנדרט ובתקנות שנקבעו בחוק. המועצה אחראית לוודא כי המים מגיעים לישובים בלחץ הנדרש עפ"י תקן.
 - ד. מכשירי קשר - יש לבחון צריבה של מכשירי הקשר לתדרי כב"ה.
4. אחריות: ממ"ז חוף, תג"ב: פ"ע הבאה
- ה. בסיום דבריו, הנציב הודה לר' המועצה ולצוותו על האירוח וציין כי ניכר שהמועצה מקדמת את מוכנותה לחירום לאור לקחים מאירועי העבר.

בברכה,

ס/טפסר אפי גרוס
ראש לשכת נציב כבאות והצלה

העתקים:
ממ"ז חוף
מ"מ רח"ט תקשוב



לכבוד:

מר איתמר בן דוד, יו"ר הוועדה המחוזית לתכנון ולבניה חיפה

הנדון: עמדת רשות התעופה האזרחית ביחס למנחת הבונים

רקע:

- א. מכתבו של ראש מועצת חוף הכרמל מתאריך 30 לנובמבר 2022 בדבר החלטת מליאת המועצה לקדם תוכנית מתאר חדשה עבור מנחת הבונים אשר תבטל את התוכנית הנוכחית מספר 303-0386581 אשר אושרה במאי 2019 (מצורף - נספח א').
- ב. מכתב מטעם לשכת נציב כבאות והצלה מתאריך 21 לנובמבר 2022 בנוגע למנחת הבונים אשר מפרט את עמדת הנציב ביחס למנחת לפיה "נכון להיום במצבי חירום המענה האווירי יכול לפעול בשטח המנחת במצבו הנוכחי לצורך מענה קצר לאזור הכרמל" (מצורף - נספח ב').
- ג. מכתב מטעם לשכת נציב כבאות והצלה מתאריך 11 בדצמבר 2022 אשר מסכם את ביקור הנציב במועצה אזרחית חוף הכרמל וקובע כי "עמדת כב"ה היא שהמנחת יישאר בהתאם לגודלו הקיים באורך 900 מ'. המועצה נדרשת לבחון את הסוגיה מול מ"י שהיא אמונה על הפעלת הטייסת" (מצורף - נספח ג').

מטרה:

לפרט את עמדת רשות התעופה האזרחית (להלן "רת"א") בנוגע למנחת הבונים בהתייחס למכתבים המפורטים לעיל.

פירוט עמדת רת"א:

- א. בראשית דבריי אציין כי רת"א **מתנגדת** לעמדתו המקצועית של נציב כבאות והצלה ביחס לאורך המסלול במנחת הבונים **החורגת מתחומי סמכותו ואחריותו המקצועיים**. בכל הכבוד, אורך מסלול ההמראה והנחיתה של כלי טיס כפוף לסמכויות



מנהל רת"א בהתאם לחוק רת"א 2005 ולדיני הטיס – חוק הטיס 2011 ותקנות הטיס (מנחתים) 1975. יתרה מכך, עמדתו המקצועית של נציב כבאות והצלה מנוגדת לעמדתו של ר' הזרוע המבצעית במערך האווירי של משטרת ישראל, כפי שזו הועברה לרת"א במכתב מתאריך 6 בדצמבר 2020 (מצורף - נספח ד'), לפיו "העתקת והארכת מסלול מנחת הבונים מהווה נדבך חשוב

ותורם להפעלת מטוסי הכיבוי בצורה יעילה ובטוחה יותר במצבי שיגרה ובמצבי חירום". בנוסף, ובניגוד למה שצויין בסיכום ביקורו של נציב כב"א, מסלול המנחת לא יכול ולא יישאר במקומו משום שפרוייקט חישמול מסילת הרכבת בקו הסמוך יוצר מכשולים שכלל לא מאפשרים המשך הפעלת המסלול במקומו.

ב. הוראות התוכנית מספר 303-0386581 עבור "השמורה האווירית - פרדייב" אשר אושרו על שולחן הוועדה המחוזית לאחר **תהליך תכנוני סדור** מפרטות בדברי ההסבר את אחת ממטרות התוכנית: "להאריך את המסלול על פי קריטריונים שהגדירה רת"א למטוסי מערך הכיבוי האווירי עפ"י תקנות הטיס, כלומר להאריך את המסלול המאושר בכ - 1,000 מטר לכיוון צפון, ובכך להתאימו להמראות מטוסי הכיבוי בטמפרטורה חיצונית של עד 35 מעלות צלזיוס".

ג. עמדת רת"א שהוצגה בשעתו בפני הוועדה המחוזית (נספח ה' - מצורף) התבססה על נתוני מרחק ההמראה בספר AT-802 Airplane Flight Manual בהוצאת יצרן המטוס ועל תקנות הטיס (מנחתים), התשל"ה - 1975 (להלן - "**תקנות המנחתים**") הקובעות בתקנה 13(א) כי "אורך מסלול מנחת יעלה לפחות במחצית על האורך המעשי לגבי המטוס בעל הביצועים הנחותים ביותר שיופעל באותו מנחת". האורך המעשי מוגדר בתקנות המנחתים כאורך המנחת הדרוש לנחיתה ולהמראה של כלי טיס, המביא בחשבון נתונים מקומיים של גובה, טמפרטורה, לחות, שיפוע ואופי משטח המסלול המשפיעים על ביצועי כלי הטיס.



ד. מעבר לניתוח המקצועי של אורך המסלול אשר פורט לעיל, קשה להבין את בקשתו של ראש מועצה חוף הכרמל לתיקון התוכנית לאור מכתבו מתאריך 13 לדצמבר 2020 (מצורף - נספח ו') ביחס להעתקת המסלול והארכתו בו הוא מברך על התוכנית ומכנה אותה "בשורה בקנה מידה היסטורי". ראש המועצה אף מוסיף ומתאר במכתבו כי "הארכת מסלול המנחת תאפשר מתן תעודת גמר למאגר הבונים, מאגר מי קולחין הגדול באזור המיועד לשרת את חקלאי חוף הכרמל, וכן תאפשר את תחילת ביצוע עבודות חשמול מסילת הברזל בקטע הסמוך למנחת" - פרויקטים לאומיים חשובים.

ה. מנחת הבונים הינו תשתית תעופתית קריטית ברמה הלאומית, זו הסיבה שהוא מופיע ברשימת המנחתים הנכללים בעדכון מספר 13 לתמ"א 1 (הידוע גם בשם עדכון מספר 2 לתמ"א 15) העוסקת בתפרוסת שדות תעופה ומנחתים.

ו. לסיכום, רת"א מתנגדת לבקשתו של ראש מועצת חוף כרמל לתיקון הוראות התוכנית שאושרה כדין.

בברכה,

נחמיה שלם

מנהל רשות תעופה אזרחית
בפועל

העתק:

מר אילן דגני, מנהל מרחב חיפה - רשות מקרקעי ישראל
רב טפסר אייל כספי - נציב כבאות והצלה
נצ"מ עמל צימרמן - ר' זרוע מבצעית המערך האווירי
מר מיכאל מייקסנר - מנכ"ל רכבת ישראל
מר רוני סגל - מתכנן המחוז - לשכת התכנון חיפה
מר דן מוקדי - מנכ"ל פרדייב

המפקח על התעבורה
מחוזות חיפה והצפון

כ"ז באדר תשפ"ג
20 במרץ 2023
מספר: 303-1170315
סימוכין: 4000-0610-2023-0000445

לכבוד
מר רונן סגל – יו"ר הועדה המחוזית חיפה בפועל
מינהל התכנון
א.ג.

הנדון: תוכנית 303-1170315 - ביטול תכנית מספר 303-0386581 - הודעה לפי סעיפים 77 ו-78 לחוק – התייחסות משרד התחבורה
סימוכין: סדר יום לשיבת הועדה המחוזית לתכנון ולבניה מחוז חיפה מס' 2023006
תשריטת ת"ל/65 / א' גליונות 8 ו-9

בהמשך לסדר היום שהופץ ולישיבת ההכנה מתאריך 19.3.2023, אני פונה אליך בנושא הדיון הצפוי בתכנית מספר 303-1170315 - ביטול תכנית מספר 303-0386581 באמצעות שינוי יעוד מרצועת מסלול ליעוד חקלאי.

חברת רכבת ישראל, מקדמת את תוכנית חשמול המסילה. בתוך כך חברת רכבת ישראל פועלת לקבל היתרי בניה כנדרש בחוק לצורך עמידה ביעדי הממשלה. לצורך קידום מערך החשמול ושלא לפגוע בפעילות מנחת קיים נדרשת חברת רכבת ישראל להעתיק את המנחת על מנת שבעת הקמת מערך החשמול לא תיפגע פעילותו.

חברת רכבת ישראל התריע בפנינו כי על-פניו לא תוכל לעמוד ביעדי הממשלה וזאת מאחר ועל אף, המאמצים שנעשים לקידום העתקת המנחת והמשך חשמול תוואי מסילת הרכבת צפונה עד לתחנת חוף הכרמל, רשות רישוי חוף הכרמל אינה מאפשרת את הוצאת ההיתרים מכוח התכנית המאושרת ואף אינה משבצת את הבקשות להיתרים בישיבות רשות הרישוי השבועיות.

בתאריך 2.3.2023 התקיימה ישיבה של משרד התחבורה עם רשות הרישוי חוף הכרמל ועם רכבת ישראל, בנושא סטטוס מתן היתרים לביצוע תכנית מאושרת מס' 303-0386581 לביצוע העתקת מנחת הבונים. כפי שצויין, העתקת המנחת נדרשת לביצוע חשמול תוואי הרכבת הכבדה באזור המנחת הפעיל היום. במקביל לפגישה זו ולאחריה, נמשכים מאמצים לשבץ את הבקשות להיתרים מכוח התכנית המאושרת שמספרה 303-0386581 ברשות הרישוי חוף הכרמל.



המפקח על התעבורה
מחוזות חיפה והצפון

יתר על כן, כעת מוגשת תכנית חדשה (מס' 303-1170315) לוועדה המחוזית חיפה, שמטרתה היא ביטול התכנית המאושרת שמכוחה מנסה רכבת ישראל לקבל היתרים.

אנו מבקשים להתריע כי הבקשה לדיון בהתאם לסעיפים 77 ו-78 בחוק התו"ב בתכנית מס' 303-1170315 היא בקשה בעלת סיכון שימנע מרכבת ישראל להמשיך בביצוע פרויקט חשמול תוואי הרכבת בהתאם לתת"ל/18 המאושרת, ולתת"ל/65 א אשר הומלצה לאישור הממשלה על ידי המועצה הארצית לתכנון ובניה. משמעות העיכוב בחשמול תוואי הרכבת הינו בין היתר: עיכוב בפיתוח תכנית החומש של רכבת ישראל, וכנגזרת מכך - עיכוב בהפחתת זיהום האוויר באזור חיפה והקריות ופגיעה ביכולת לספק שירות רכבתי בתדירות הנדרשת בקו החוף.

לאור הנ"ל, אנו מביעים בזאת התנגדות נחרצת לאישור פרסום הודעה תכנית מס' 303-1170315 לפי סעיפים 77 ו-78 לחוק התו"ב. יתרה מכך, מגבלות הפיתוח שאושרו במסגרת תת"ל/65 אי מספקות את ההגבלות הנדרשות בתכנית החדשה שהוגשה לשולחנכם כעת, בגושים והחלקות אותן היא מבקשת להכליל. לכן אין כל צורך מהותי בהטלת כפילות של מגבלות באמצעות הודעה לפי סעיפים 77 ו-78. לצד האמור לעיל, משרד התחבורה ורכבת ישראל נמצאות כל העת במגעים עם ראש הרשות ומהנדס הועדה המקומית כדי למצוא פתרון לנושא, ואנו מתנגדים לקידום התכנית עד שלא נעשו כל המאמצים כדי למצוא פתרון מוסכם אשר יאפשרו את המשך ביצוע חשמול תוואי הרכבת בהתאם לסעיף 78 בחוק התו"ב.

בכבוד רב

הראל דמתי
המפקח על התעבורה
מחוזות חיפה והצפון

העתקים:

- מר רפי אלמליח – מנכ"ל מינהל התכנון.
- מר שי קדם – ראש מינהל תכנון ותשתיות, משרד התחבורה.
- מר איליה ולקוב – סמנכ"ל פיתוח רכבת ישראל.
- גב' נאוה אולינסקי – מתכנתת הות"ל, מינהל התכנון.
- חברי המליאה שבוועדה המחוזית.
- מר אוהד שורץ – ממונה סטטוטורי מחוזות חיפה וצפון, כאן.
- אינג' אנה אוסטרובסקי – מהנדסת תנועה מחוז חיפה, כאן.

לישראל	הגנה	צבא
01102	ד.צ.	יחידת
-	toptzafon@gmail.com	-
03-5690450	טלפון:	מספר
100219-5-5189	שטף:	כ"ט
התשפ"ג	באדר	22
2023	במרץ	



הוועדה המחוזית לתכנון ובנייה חיפה/ מ"מ יו"ר הוועדה ומתכנן המחוז – רוני סגל
 לשכת התכנון חיפה/ הגב' שרון ברקת

הנדון: תכנית 303-1170315 ביטול תכנית מספר - 303-0386581 –
הודעה לפי סעיפים 77 ו-78 לחוק - עמדת מעהב"ט

1. הועברה להתייחסותנו הבקשה לתכנית שבנדון, בהתאם לנתונים שלהלן:

- א. נ.צ.מ: x-194125 ; y-728625
- ב. ביטול תכנית מספר 303-0386581 (השמורה האווירית – פרדייב - מסלול) באמצעות שינוי יעוד מרצועת מסלול ליעוד חקלאי.

2. עמדת מעהב"ט:

- א. אחת ממטרות תכנית מספר 303-0386581 (השמורה האווירית – פרדייב - מסלול) מייעדת את מנחת הבונים לשרת צרכים ביטחוניים.
- ב. נוסף על הצרכים הביטחוניים אשר קיימים במנחת בחירוס, מספק בשגרה מנחת הבונים לצה"ל שירותי הטסה ומאפשר שימוש בתשתיות המנחת עבור פעילות ביטחונית ייחודית.
- ג. הפעילות הביטחונית במנחת מתבצעת בתדירות רבה ובעצימות גבוהה.
- ד. הפעילות הביטחונית במנחת הבונים הינה ייחודית בארץ בשל העבודה כי היא כוללת מרחב אווירי עצמאי ומכאן היכולת לבצע פעילות ביטחונית בכל זמן, זאת ללא תלות בשום גורם אחר (זולת מז"א).
- ה. התכנית המאושרת אשר מאפשרת את הארכת המסלול, עתידה לאפשר שימוש במטוסים גדולים יותר ובכך יתאפשר לצה"ל לקיים פעילות אשר תדמה בצורה טובה יותר את הפעילות המבצעית, ותגביר את מוכנותו למשימותיו השונות.
- ו. השבת מנחת הבונים עלולה לפגוע בכשירות המבצעית של היחידות הנדרשות ליכולת ייחודית זו.

בלמ"ס

ז. אי-הארכת המסלול כמתוכנן תמנע מצה"ל לשפר את כשירותו בתחום ייחודי זה.

ח. לאור האמור לעיל, מתנגדת מעהב"ט לביטול תכנית מס' 303-0386581 ולכל פגיעה בכשירות המנחת הקיים והעתידי.

בברכה,
רס"ן
אלכס שקליאר
מ"מ נציג שר הביטחון בוועדה
המחוזית לתכנון ובנייה צפון וחיפה