

## מדריך נדב"ר

### נכתב ע"י אפיק ברק, עבור "ע"ט תעופה"

נדב"ר הוא בעצם ראשי תיבות של "נוהלי דיבור" - או במקרה שלנו, נהלי דיבור ברשת. כשאני אומר "נהלי דיבור" אני מתכוון בעצם לכל מה שאומרים ומתי בזמן תקשורת עם פקחים.

#### הערה:

לאחר כל הוראה של הפקח אנחנו נותנים חזרה מלאה, אך לא מפורטת. זאת אומרת, אנחנו נחזור על כל הנתונים שנתן לנו הפקח, כדי לוודא לפקח שקיבלנו הכל, אבל בצורה הקצרה ביותר. אני מקווה שעד קריאת מדריך זה, נתקלתם כבר באחד מן המושגים: סקווק או טרנספונדר. בשדה בהרצליה (ובכל אחד מהשדות המשניים האחרים בארץ) אין מ"מ מטוסים - הפקח מפקח רק בעזרת עיניו ולפי הדיווחים בקשר. לכן כאשר נעבור לבקרה מסוימת, או לעמדת פיקוח אחרת שכן מצויידת במכ"מ, ועוד לא קיבלנו סקווק, נקבלו מהפקח.

נתחיל בדוגמא לנדב"ר בטיסה מהרצליה לחיפה. הדוגמא מציגה מה שאמור להיות, פחות או יותר, בזמן הטיסה. יש לשים לב שכל פקח ופקח מדבר לפי סגנון דיבורו, וצורת הדיבור יכולה להיות קצת שונה מפקח לפקח. דבר אחר היכול לגרום לשוני באופן הדיבור בין מה שכתוב במדריך זה לבין מה שהפקח יאמר הוא המצב באותו רגע בו אתם מדברים עם הפקח. יש פעמים בהם הפקח יבקש מכם להמתין, או ייתן הוראה מיוחדת אחרת - עליכם להיות גמישים ולא להיות מקובעים לפי הטקסט במדריך זה.

במדריך זה השתמשנו בקריאה CYZ (צ'ארלי, יאנקי, זולו).

טייס: הרצליה שלום CYZ, מבקשים להניע לחיפה בנמוך על פי תוכנית טיסה.  
בשדות המשניים בארץ, לא מבקשים מרשה, אלה רק מבקשים להניע בשדה. בעצם כאן ביקשנו מרשה לטיסה לחיפה, בנתיבי ראייה נמוכים, ועל פי תוכנית הטיסה ששלחנו לפקח.

פקח : CYZ, שלום, רשאי לחיפה בנמוך, 292992 תניע ותסיע .  
הפקח אישר לנו את תכנית הטיסה ששלחנו לו, ואישר לנו לצאת לחיפה בנמוך. כאן בעצם הפקח נתן לנו שני נתונים ברצף:  
**29-2992**  
1) ה-29 הראשון מסמל את המסלול בשימוש (לכן זה היה יכול להיות גם 112992).  
2) ה-2992 מסמל את הלחץ בשדה באינצ'ים.

טייס: רשאי לחיפה בנמוך, 292992, מניע ומסיע. CYZ,  
לאחר שנתנו READBACK (חזרה) לפקח, נסיע לנקודת המתנה מסלול 29, ושם נקרא לפקח.

טייס: נקודת המתנה CYZ29,  
פקח CYZ: סקווק C, תתיישר מסלול 29 ותמתין.  
טייס: מתיישר 29 וממתין. CYZ,  
פקח CYZ: רשאי להמריא מסלול 29, הרוחות 290 על 8 קשרים, תקרא לי בצרה 800.  
טייס:רשאי להמריא 29, נקרא בצרה CYZ.800,  
שימו לב, שעל נתוני רוחות אין צורך לחזור בREADBACK.  
הפקח אישר לנו להמריא ממסלול 29, לאחר ההמראה נפנה לכיוון בצרה, נטפס לגובה 800, וכאשר נהיה מעל בצרה נקרא לפקח.

טייס: בצרה CYZ.800  
פקח CYZ: צור קשר עם פלוטו על 127.1, להשמע.  
טייס:לפלוטו על 127.1 להשמע.

הפקח בעצם הורה לנו להחליף תדר בקשר שלנו, וליצור קשר עם בקרת פלוטו, על תדר 127.1. כעת נעבור לפלוטו. שימו לב - הדבר הכי חשוב שאנחנו צריכים להעביר לבקר ברגע יצירת הקשר איתו, זה מקומנו, וגובהו.

טייס: פלוטו שלום CYZ, איתך, בצרה 800.
פלוטו CYZ: שלום, שים סקווק 5101, קרא לי בצומת השרון 1500.
טייס: סקווק 5101 צומת השרון CYZ.1500,

כמו שהזכרתי למעלה, לא קיבלנו סקווק מפקח הרצליה, ולכן נקבל אותו מבקר פלוטו עכשיו. אחרי קבלת הסקווק נכייל אותו במקומו במטוס. הבקר הנחה אותנו להמשיך בטיסה לצומת השרון, לטפס לגובה 1500, ולקרוא לו שם.

טייס: צומת השרון CYZ.1500,
פלוטו CYZ: המשך חדרה 1500.
טייס: חדרה CYZ.1500

וכך הדבר ממשיך עד סוף הנת"ב. קחו בחשבון שלפעמים, כאשר הפקח עסוק, ומשיקולים שלו הוא יכול פחות להשגיח עליכם, הוא יוכל לתת לכם הוראה להמשיך על הנת"ב, ולקרוא לו בנקודה יותר מרוחקת, ולא בהכרח הנקודה הבאה שאתה מגיעים אליה. במקרה כזה תמשיכו על הנת"ב, ולא תדווחו לפקח בכל הנקודות, חוץ מבנקודה שהוא ביקש.

לאחר שעברנו את כל הנת"ב (אני לא חושב שאני צריך לתת דוגמא לכל נקודה ונקודה, נכון?) הגענו לנקודה האחרונה בנת"ב, לפני המעבר קשר לחיפה. נקודה זו היא "בת גלים".

טייס CYZ: בת גלים 1500.
פלוטו CYZ: צור קשר עם חיפה על 133.0, להשמע.
טייס: לחיפה על 133.0 להשמע.

כאן נחליף תדר בקשר לחיפה, ונקרא להם

טייס: חיפה שלום CYZ, איתך, בת גלים. 1500
--

פקח חיפה ייתן לנו כרגע הוראות לקראת הנחיתה, זאת אומרת, הוא ייתן לנו הוראות כיצד להצטרף להקפה בחיפה.

פקח CYZ: שלום, תנמיך 800 לעם הרוח 34, הקפה קצרה.
--

הפקח נתן לנו הוראה להנמיך לגובה 800 רגל, ולהכנס לעם הרוח של ההקפה הקצרה למסלול 34 בחיפה.

טייס: 800 לעם הרוח, הקפה קצרה.
--------------------------------

ב"עם הרוח" נקרא לפקח שוב.

טייס: עם הרוח 800 ל34 CYZ,
פקח CYZ: מספר אחד רשאי פיינל.

הפקח נתן לנו אישור להיכנס לפיינל, וציין איזה מספר אנחנו לפיינל. זאת אומרת, אם יש עוד מטוס בפיינל לפנינו, הפקח יציין שאנחנו מספר 2 לפיינל, ובכך נדע להיזהר ממטוס לפנינו.

טייס: מספר אחד רשאי פיינל. CYZ,
טייס: פיינל 34. CYZ,
פקח CYZ: רשאי לנחות מסלול 34, הרוחות 330 על 3 קשרים, קרא לי מסלול פנוי.
טייס: רשאי לנחות מסלול 34, נקרא פנוי.



הפקח נתן לנו אישור לנחות על מסלול 34, וביקש שנקרא לו כאשר פנינו מסלול. וציין את מהירות וכיוון הרוח. להזכירכם, אם יש לכם דחף פתאומי או רצון עז לחזור על נתוני רוחות - תתאפקו ואל תעשו את זה (-).

טייס: מסלול פנוי. CYZ,
פקח CYZ: תסיע לחניה, שיהיה לך ערב טוב, להשמע.

בחלק מהשדות (בעיקר הגדולים) לפעמים הפקח יציין גם מספר חניה, או לפחות רחבת חניה, במקרה זה יש להקשיב להוראות הפקח ולחנות במקומות הנכונים.



## נדב"ר הקפות

עד כאן ראינו דוגמא לנדב"ר לטיסת הרצליה-חיפה.  
לפניכם דוגמא נוספת, לנדב"ר בהקפות:

טייס: הרצליה שלום CYZ, מבקש להניע להקפות בשדה.
פקח CYZ: שלום, רשאי להקפות 292992 תניע ותסיע.
כמו שהסברתי למעלה, 292992 מייצג שתי נתונים, ובנוסף הפקח אישר לנו הקפות ואמר לנו להניע ולהסיע לנקודת ההמתנה.
טייס: 2992 מניע ומסיע למסלול CYZ.29,
טייס: נקודת המתנה CYZ.29,
פקח CYZ: תתיישר ותמריא מסלול 29, הרוחות 280 על 7, קרא לי "עם הרוח" 800.
כמו שאמרתי, הפקח גם יכול לבקש לקרוא באוויר, או לתת כל הנחיה אחרת, במקרה זה, פשוט תפעלו לפי ההוראות, ואל תהיו מקובעים לפי הספר.
טייס: רשאי להמריא 29 נקרא עם הרוח CYZ.800,
הפקח אישר לנו להמריא, וביקש שנקרא לו בצלע "עם הרוח" גובה 800. כאשר ניכנס לצלע "עם הרוח", נקרא לפקח בשנית.
טייס: עם הרוח CYZ.800,
פקח CYZ: רשאי בסיס, תקרא לי פיינל, מספר 1.
הפקח אישר לנו לפנות לצלע בסיס, ולפיינל, וביקש מאיתנו לקרוא לו בצלע פיינל. כמו כן הוא אמר שאנחנו מספר אחת לפיינל, זאת אומרת שאין עוד מטוסים בצלע בסיס או פיינל לפנינו.
טייס: רשאי בסיס נקרא פיינל, מספר 1, CYZ.
כאשר נגיע לצלע ה"פיינל" נקרא לפקח.
טייס: פיינל מסלול CYZ.29,
פקח, CYZ: רשאי לנחות מסלול 29, הרוחות 280 על 6 קשרים, קרא לי מסלול פנוי.
טייס: רשאי לנחות 29, נקרא פנוי. CYZ,
הפקח אישר לנו לנחות על מסלול 29, וביקש שנקרא פנוי. במקרה ואנחנו מבצעים נגיעה (TOUCH AND GO), הפקח יבקש מאיתנו משהו אחר, כמו לאחר הנגיעה לקרוא לו בצלע עם הרוח, או לקרוא לו באוויר.
טייס CYZ: מסלול פנוי.
פקח CYZ: תסיע לחניה שיהיה לך יום טוב.
טייס: מסיעים לחניה, תודה רבה ולהשמע. CYZ,

ותודה גם לכם על שישבתם לקרוא את המדריך הזה. מקווה שעזרתי לכם להבין פחות או יותר את הדיבור בקשר בטיסות הראיה. בהצלחה!

טקסט זה נכתב ע"י אפיק ברק ונערך ע"י עומרי סודרי.  
© כל הזכויות שמורות לחברת "עֵיט תְּעוּפָה"