

פק"ל

מרכז דאיה נגב

דף מעקב עידכונים

1994	ספטמבר	00	פק"ל מקורי	מתאריך	עידכון מספר	נוהל מספר
2010	אוקטובר				בשדה	עדכון משימות אחראי
2012	פברואר					עדכון כללי תשלום
2012	אוקטובר				מדריך אחראי וטייס גורר	עדכון תפקידי אחראי בשדה,
						עדכון נוהל תור חלוקת דאונים
2013	יולי					עדכון מחיר טיסת אורח
					קנסות והשתתפות	עדכון תור המראות, תפקידי אחראי מטוס,
						בנזק, טבלת מחירי שהיה וגרירה ומעבר לחישוב בש"ח
2013	אוקטובר					הגבלת גובה גרירה בטיסת אורח
					תשלומים, הגדרת תפקידים, תשלומים, נהלי תפעול	עדכונים שונים,
2015	ספטמבר					ועוד
2016	יוני					נהלי תשלום, קנס אחראי בשדה שלא הופיע לתורנות
2017	אוגוסט					נהלי תשלום, תשלום על טיסת אורח הנמשכת מעל 30 דקות
2018	אפריל					ביטול סימון חיבור כבל לטיס הגורר
2018	אפריל					מגבלות רוח
2018	אפריל					נוהל הפסקת פעילות כולל מעמד חבר ותיק
2018	אפריל					עדכונים שונים
2018	יולי					נהלי תשלום - עדכון מחיר טיסת אורח

תוכן ענינים

<u>עמוד</u>	<u>עדכון</u>	
5	15	ספטמבר פק"ל נגב
		<u>פרק 1: תפקידים במרכז דאיה נגב</u>
6	09	1-01: הנהלת מרכז דאיה נגב.
6	09	1-02: מדריך ראשי למועדון.
7	09	1-03: יו"ר המועדון.
7	09	1-04: אחראי אחזקה.
8	09	1-05: גזבר ואחראי גביה.
9	09	1-06: מזכיר.
9	15	1-07: מדריך אחראי ואחראי שדה.
12	09	1-08: מדריך דאיה.
13	12	1-10: אחראי מטוס.
14	12	1-11: תפקידים שונים.
14	09	1-12: ועדת ביקורת.
14	15	1-13: אסיפת חברים.
15	09	1-14: עץ מבנה מרכז דאיה נגב.
		<u>פרק 2: נוהלי טיסה</u>
16	09	2-00: קווים מנחים להדרכה בנגב.
20	15	2-01: נוהל עבודת טייס גורר.
20	15	2-02: נוהלי גרירת דאון ע"י מטוס.
23	09	2-03: נוהלי המראה בגרירת רכב.
24	09	2-04: נוהלי המראה בגרירת מגליל.
24	15	2-05: צוות לקיום פעולה (ראה גם 1-07).
24	09	2-06: נוהל הגעה לשדה ועזיבה.
25	12	2-07: חלוקת תור לדאונים.
26	13	2-07 א': חלוקת תור המראות
27	15	2-08: טיסות בני משפחה ואורחים.
27	15	2-09: טיסות מרחק.
30	15	2-10: גובה מינ' ליציאה לטיסת מרחק.
30	15	2-11: פעולה ללא מדריך.
31	09	2-12: פעולות ואחריות חברי המועדון בפעולת דאיה.
32	09	2-13: שטח אימונים.
32	09	2-14: ציוד עזר להפעלה מינימום.
33	15	2-15: חניית והובלת דאון על הקרקע.

33	09	ספטמבר	2_16:	בדיקות לפני טיסה והמראה.
34	09	ספטמבר	2_17:	טיסת ניסוי.
34	15	ספטמבר	2_18:	טיסת יחיד מתלמד.
35	09	ספטמבר	2_19:	טיסת יחיד בעל-רשיון.
35	09	ספטמבר	2_20:	דאיה לגובה.
35	09	ספטמבר	2_21:	דאיה בעננים.
35	09	ספטמבר	2_22:	גובה מינימלי.
36	09	ספטמבר	2_23:	החלקה.
36	15	ספטמבר	2_24:	המראה ונחיתה – מגבלות רוח.
36	09	ספטמבר	2_25:	דרישות מד"ר מד"נ להפניה לרשיון דואה.
		<u>עמוד</u>		<u>עדכון</u>
36	09	ספטמבר	2_26:	דרישות מד"ר מד"נ להפניה לקורס מדריכים.
36	09	ספטמבר	2_27:	אווירובטיקה.
37	09	ספטמבר	2_28:	טיסות לילה.
37	09	ספטמבר	2_29:	זכות קדימה באויר.
38	09	ספטמבר	2_30:	זכות קדימה בטרמיקה.
38	09	ספטמבר	2_31:	מרחק מגבול מדיני.
38	09	ספטמבר	2_32:	תעודות ומסמכים בדאון.
38	09	ספטמבר	2_33:	טיסת יחיד בדאון דו-מושבי.
39	15	ספטמבר	2_34:	לבוש טיסה.
39	09	ספטמבר	2_35:	ישיבה נוחה.
39	09	ספטמבר	2_36:	חגור.
40	09	ספטמבר	2_37:	מצנחים.
40	09	ספטמבר	2_38:	אישור טיסות לזרים.
40	15	ספטמבר	2_39:	טיסות צילום.
40	09	ספטמבר	2_40:	נוהל דיבור בקשר.
41	09	ספטמבר	2_41:	פעולה ע"ג מסלול 32/14.
41	09	ספטמבר	2_42:	נוהלי הקפה בשדה תעופה תימן ב"ש.
42	09	ספטמבר	2_43:	נוהל לקיחת חפצים בתא הטייס.
43	15	ספטמבר	2_44:	קריטריונים למעבר מדאון לדאון.
43	09	ספטמבר	2_44א:	הסטה ממושב אחורי
44	09	ספטמבר	2_45:	דף ריכוז מטלות לפני סולו.

46	09	ספטמבר	3_01: חובת התנזרות מאלכוהול וסמים משכרים.
46	09	ספטמבר	3_02: לקיחת תרופות.
46	09	ספטמבר	3_03: דיווח על מחלה ולקיחת תרופות.
46	09	ספטמבר	3_04: נוהל דיווח תאונה /תקרית.
<u>פרק 4: מנהלה.</u>			
47	15	ספטמבר	4_01: נוהלי תשלום.
50	09	ספטמבר	4_02: נוהל הפסקת פעילות.
50	09	ספטמבר	4_03: קבלת חברים חדשים.
50	15	ספטמבר	4_04: נוהל שימוש ותפעול רכב וציוד המועדון.
51	09	ספטמבר	4_05: נוהל הפעלת חברים לעבודות.
51	09	ספטמבר	4_06: עבודות אחזקה עצמאיות.
52	15	ספטמבר	4_07: קנסות והשתתפות בנזק.
53	09	ספטמבר	4_08: מילוי דף פעולה.
54	09	ספטמבר	4_09: נוהל יציאה למחנה דאיה.
56	09	ספטמבר	4-10: ביטוחים
58	09	ספטמבר	4-11: תפעול דאונים פרטיים
59	09	ספטמבר	נספח 1: טופס חתימה על קריאת הפק"ל
61	09	ספטמבר	נספח 2: טופס שחרור מאחריות

"פק"ל" נגב

מרכז דאיה נגב הינו עמותה רשומה אשר מטרתה בין היתר קידום פעילות ספורט הדאיה בארץ. ספורט הדאיה הינו ספורט בטוח כל עוד נשמרים בקפדנות וללא פשרות כללי התנהגות ומשמעת, כפי שמפורטים בספרי ההדרכה, בחוקה, בספר העזר המבצעי של איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל, בפק"ל זה ובהנחיות המד"ר והנהלה אשר ניתנות מעת לעת, וכן כל עוד מושם דגש מירבי לרמה המקצועית של כל העוסקים בספורט זה.

בבעלות העמותה ציוד יקר ערך אשר כל מימון רכישתו, ביטוחו ואחזקתו הוא על חברי העמותה. הקפדה על שמירת שלמות הרכוש כפי שמפורט בפק"ל זה תבטיח שמישות מירבית של כלי הטיס להנאת כל חברי המועדון וניצול מיטבי של תקציבי המועדון לפיתוח והרחבת הפעילות במקום לתיקון נזקים הנגרמים מחוסר הקפדה ורשלנות.

1. פק"ל מד"נ הינו ספר בו מרוכזים כל הנהלים הנוגעים להפעלת מרכז דאיה נגב.
2. הפק"ל אינו מבטל או מחליף את ספר עזר מבצעי של איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל או תקנות הטיס והנחיות רשות התעופה האזרחית אלא בא כספר נהלים פנימי של מרכז דאיה נגב. הפק"ל מבטל הוראות פנימיות קודמות של מרכז דאיה נגב.
3. הנהלים בפק"ל **מחייבים באופן אישי כל חבר מחברי מרכז דאיה נגב** וכן דואים מסניפים אחרים הטסים בנגב. על כל חבר מועדון יהיה לקרוא, לדעת ולנהוג עפ"י נהלים אלה וברשות כל חבר יש נגישות לפק"ל המעודכן דרך אתר המועדון. אי ידיעה של הנהלים לא תפטור לא מאחריות ולא מעונש במקרה של עבירה עליהן.
4. החברים יוחתמו על התחייבות שקראו והבינו את הנחיות הפק"ל.
5. שינויים ועדכונים יבוצעו לפי הצורך ע"י הנהלת מרכז דאיה נגב, באישור מדריך ראשי מד"נ ויו"ר המרכז ויופצו בין החברים. על החברים מוטלת החובה לעדכן את עותק הפק"ל שברשותם על פי העדכונים שיופצו מזמן לזמן בדואר אלקטרוני ובאתר מרכז דאיה נגב.
6. מרגע הפצת הפק"ל יוחתם כל אחד מחברי המועדון ומדריכיו על התחייבות לקרוא להבין ולבצע הנחיות הפק"ל לאלתר.
7. **האחריות על קיום הכללים וההוראות וההנחיות הינה על כל חבר וחבר באופן אישי ומוחלט.** סטייה מהנחיות הפק"ל הינה סטייה מהנחיות הנהלת המועדון/המד"ר (כל אחד בתחומו) ותטופל משמעתית.
8. שינויים ועדכונים יופצו מפעם לפעם ובאחריות החברים לוודא עדכניות הפק"ל שברשותם.
9. טכניקת העדכון הינה הפצה של קובץ מעודכן יחד עם עדכוננו באתר, כאשר השינויים מהמהדורה הקודמת מודגשים בצהוב, וכן מופיעים בעמוד רשימת העדכונים.

1.01: הנהלת מרכז דאיה נגב

1. הנהלת מרכז דאיה נגב אחראית על הפעלה תקינה של המועדון כעמותה בפני "איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל" (המסונפת לק.ה.ל) ובפני חברי המועדון.
2. באחריות ההנהלה קביעת מדיניות ונהלים פנימיים המחייבים את כל חברי המועדון.
3. ההנהלה היא מוסד התנדבותי המאויש ע"י חברי המועדון אשר נבחרו לתפקידיהם ע"י כלל חברי מרכז דאיה נגב, למעט מדריך ראשי, שמינויו דורש אישור מד"ר "איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל".
4. אין הגבלה לגבי מספר חברי ההנהלה. עפ"י שיקול דעת ההנהלה אפשרית הוספת חברים נוספים. בכל מקרה ההנהלה תורכב לפחות ע"י בעלי התפקידים הבאים: מדריך ראשי, יו"ר, גזבר ואחראי תחזוקה.
5. בהצבעה על נושא יש לכל חבר הנהלה קול אחד. מספר חברי ההנהלה יהיה אי זוגי על מנת למנוע מצב של שוויון בהצבעות.
6. חבר מועדון המעונין להעלות נושא כל שהוא לדיון בישיבת הנהלה, יפנה לאחד מחברי ההנהלה. מחובת ההנהלה לדון בישיבתה בנושא ולתת תשובה לחבר המועדון.
7. באחריות ובסמכות ההנהלה הטלת תפקידים על חברי המועדון וכן באחריותה הטלת קנסות/סנקציות במקרה הצורך.
8. הנהלת המועדון היא היחידה המוסמכת לבוא במגע או משא ומתן בשם המועדון עם גורמים מחוץ למרכז דאיה נגב. כל מגע כזה ע"י חבר מועדון ללא הסכמת ההנהלה אינו מחייב את המועדון.
9. ההנהלה נבחרת ע"י האספה הכללית ופועלת בהתאם לתקנות חוק העמותות ולתקנון העמותה.

1.02: מדריך ראשי למועדון

1. מדריך דאיה ראשי של "איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל" ימנה, בתאום עם הנהלת מד"ן, מדריך דאיה בכיר כמדריך ראשי למועדון.
2. תפקידיו של מדריך הדאיה הראשי יהיו:
 - א. ניהול הפעילות התעופתית במרכז דאיה נגב בכל היבטיה.
 - ב. הפעלתם של מדריכי דאיה וחניכים תוך מעקב אחר התקדמות חניכים.
 - ג. ביצוע מעקב אחר רמת טיסה של כל חברי מרכז דאיה נגב ומתן או הקפאת הגדרי טיסה שונים כמו מעבר לדאון מתקדם יותר, מתן אישור לטיסות מרחק, טיסות יחיד וכו'.
 - ד. ריכוז נושא הבטיחות (אווירית וקרקעית) במרכז דאיה נגב.
3. המדריך הראשי חייב להיות מוסמך ע"י המד"ר המרכזי, מוסמך לטוס כחוק כטיס מפקד בכל הדאונים העומדים לרשותו ובעל רמה מקצועית המתאימה לתפקידו.
4. מדריך דאיה ראשי למועדון מוסמך לנהל קורס דאיה או הדרכת דאיה שוטפת לקראת טיסת יחיד או לקראת קבלת רשיון וכן קורסים כפי שיורה מדריך דאיה ראשי של איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל.

5. בסמכותו של המדריך הראשי הטלת קנסות/עונשים כולל קרקוע לתקופות זמן שונות על פי שיקול דעתו הבלעדי בכל נושא הקשור לפן המקצועי בדאיה (בטיחות טיסה, אמינות וכו'). תינתן אפשרות לנענש לערער לפני ההנהלה, שבסמכותה להמליץ על שינוי העונש בפני המד"ר.
6. המדריך הראשי ינהל מעקב ורישום בנוגע לרמת הטיסה של חברי המועדון כולל בחינות בע"פ ובכתב ובחינות מעשיות.

1.03: יו"ר המועדון

1. יו"ר המועדון יתמנה לתפקידו באישור אסיפת חברי המועדון. לתפקיד היו"ר יכול להתמנות בעל רשיון דואה.
2. תפקידו של יו"ר המועדון הוא להיות "יד ימינו" של המדריך הראשי לרכז ולטפל בנושאי מנהלה שונים הנדרשים לתפעול השוטף של המועדון.
3. היו"ר אחראי לטיפול בכל הנושאים אשר אינם בתחומי אחריותם של בעלי תפקידים קבועים.
4. יו"ר המועדון אחראי לכל נושא המגיע עם גורמים מחוץ למרכז דאיה נגב.
5. בסמכות יו"ר המועדון הטלת סנקציות על חברים שעברו עברות חריגות בתחום המנהלתי כולל קרקוע והטלת קנסות כספיים.
7. בסמכות יו"ר המועדון קביעת רשימת הנושאים לדיוני ההנהלה והאספה הכללית.
8. היו"ר הינו מרכז תצורת הפק"ל ואחראי מעשית על עדכונו.
6. באחריות היו"ר הפצת הפק"ל לכל החברים והחתמתם, כולל חברים חדשים מיד עם הרשמתם למועדון.

1.04: אחראי אחזקה

1. בכל מועדון דאיה חייב שיהיה אדם מוסמך אשר משמש בתפקיד אחראי אחזקה.
2. אחראי אחזקה של מרכז נגב כפוף בתחום המקצועי ישירות לאחראי אחזקה של איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל ויפעל בהתאם להנחיותיו בעניינים טכניים, ולמד"ר המועדון בנושאים מבצעיים.
3. תפקידיו של אחראי האחזקה:
 - א. לדאוג ולרכז את אחזקת כלי הטיס שבמועדון ולוודא: ביצוע ביקורות למיניהם בזמן הנדרש, לרבות ביקורות שנתיות לחידוש תעודת כושר טיסה ותיקונים שגרתיים בכלי הטיס.
 - ב. לדאוג לשמישות הכלים בהתחשב עם תאריכי ימי הפעולה או מחנות דאיה כפי שיקבע ע"י מד"ר המועדון.
 - ג. לדאוג לשמירת מלאי חלקי חילוף וחומרים.

- ד. אחראי על מילוי ספרי הדאונים (נייד וקבוע) וספרי המטוס כנדרש (הכוונה שאחראי תחזוקה יוודא בצוע מילוי ספרים כנדרש בחוק זאת על ידי בצוע בקורות מדגמיות והסבת תשומת ליבו של המדריך הראשי לחריגות).
4. אחראי אחזקה יפקח על ויקבע את עבודות התחזוקה שיבוצעו ע"י חברי המועדון.
5. באחריותו קביעת וחלוקת תקציב לצורכי אחזקה ורכישת כלים וחומרים, בתאום עם גזבר המועדון.
6. עפ"י הצורך יקבעו "פרוייקטורים" לנושאי אחזקה שונים כמו שיפוץ דאון מתוך חברי המועדון. חברים אלו יהיו כפופים מבחינת הוראות וקבלת תקציב לאחראי אחזקה.
7. אחראי אחזקה רשאי ע"פ שיקול דעתו המקצועי להשבית כלי טייס או להטיל עליו מגבלות.

1.05: גזבר ואחראי גביה

1. את תפקידי הגזבר ואחראי גבית כספים ניתן לאחד לתפקיד אחד או לפצל בין שני חברים על פי הצורך.
2. את התפקידים ימלאו חברי מרכז דאיה נגב.
3. תפקידי הגזבר:
- א. אחראי על ניהול ספרי החשבונות השוטפים, תזרים מזומנים, הכנת והגשת מאזן כספי שנתי או בכל עת שיידרש.
- ב. אחראי על גיבוש התקציב עפ"י הנחיות ההנהלה.
- ג. אחראי לכל נושא הוצאות המועדון כלפי גורמי חוץ וכן החזר כספים לחברי מועדון.
- ד. מפקח על ומנחה את אחראי הגביה.
- ה. אחראי על כל התחום הכספי בהתקשרות של המועדון עם גורמי חוץ כמו שיפוץ דאון, ביטוח וכו'.
- ו. אחראי לנושא הכנסות שאינן מתוך המועדון.
4. תפקידי אחראי גביה:
- א. אחראי על גבית כספים מפעולות דאיה ושונות בתוך המועדון (דמי הרשמה, דמי חבר חודשי, גביה מיוחדת, מכירת ספרי תיאוריה, קנסות וכו'...).
- ב. לנהל מעקב תשלומים אחר כל חבר במועדון מרכז דאיה נגב וכן על הכנסות מאורחים וחברי מועדונים אחרים.
- ג. לספק לגזבר נתונים על הכנסות כשיידרש לכך.
- ד. שמירת עותקי דפי הפעולה וקבלות.
- ה. במידה ותפקיד המזכיר אינו מאויש, אחראי על עדכון רשימת חברי המועדון.
5. הפקדת כספים לחשבון הבנק של מרכז דאיה נגב תעשה ע"י הגזבר או אחראי גביה בלבד.
6. משיכת כספים מחשבון הבנק של מרכז דאיה נגב יעשה ע"י הגזבר בלבד או אחר מטעמו ובאישורו ולפי סמכויות החתימה בחשבון הבנק.

1.06: מזכיר

1. לתפקיד מזכיר יתמנה חבר מרכז דאיה נגב.
2. תפקידי המזכיר:
 - א. רישום פרוטוקולים משיבות ההנהלה והפצתם לחברי ההנהלה, לחברי ועדת הביקורת ולכלל החברים באמצעות דואר אלקטרוני.
 - ב. אחראי על רשימת חברי מועדון מרכז דאיה נגב כולל עדכון חברים חדשים, כתובות, טלפונים וסטטוס פעילות (פעיל, הפסקת פעילות).
 - ג. אחראי על הפצת דואר לחברי המועדון.
 - ד. הדפסת ספרות מקצועית וחלוקתה.
3. במידה שלא יתמנה מזכיר, יבוצעו משימות אלו ע"י הגזבר והיו"ר על פי העניין.

1.07: מדריך אחראי ואחראי שדה

1. בהפעלת מנחת תימן (ומנחתים אחרים על פי העניין) ע"י מרכז דאיה נגב ישנם שני בעלי תפקידים: מדריך אחראי ואחראי שדה.
2. להלן פרוט תחומי האחריות והסמכות של ממלאי התפקידים.
3. מדריך אחראי: מתבצע ע"י מדריך.
 - א. אחראי על הפעולה וממונה על אחראי השדה. (רשאי להתערב עפ"י שיקולו בהפעלת השדה ע"י אחראי שדה. כהנחיה כללית מומלץ לא להתערב. במידה של חלוקי דעות הוא הפוסק האחרון).
 - ב. אחראי על נושא הבטיחות.
 - ג. אחראי לקיום הוראות ספר עזר מבצעי ופק"ל נגב בשעת הפעולה.
 - ד. קביעת מסלול בשימוש והחלפתו ע"פ הנתונים בשטח.
 - ה. בסמכותו להפסיק פעולה אם לשיקול דעתו נעבר סף הבטיחות.
 - ו. באחריותו לאשר/לא לאשר כל טיסת מרחק המתבצעת באותו יום.
- הערה: אין בסמכות המדריך לחרוג מהוראות המד"ר.
4. אחראי שדה: את תפקיד האחראי בשדה ימלאו חברים דואים, סוליסטים וגם חניכים ותיקים על פי החלטת המד"ר, שהוסמכו ע"י המד"ר לתפקיד.
 - א. אחראי על הוצאת והכנסת הדאונים מההנגר בצורה בטיחותית.
 - ב. אחראי על התפעול השוטף של הפעולה.
 - ג. אחראי לוודא "סגירת" הספרים בתום הפעולה.
 - ד. אחראי על גביית הכספים מהמשתתפים בפעולה וכן לשליחת דפי הפעולה ורישום התקבולים לאחראי גביה.
 - ה. אחראי על חלוקת משימות במהלך הפעולה.

1. אחראי על קיום מכשיר קשר תקין במהלך הפעולה.
5. פק"ל מדריך אחראי:
 - א. הגעה לשדה עד 09:00.
 - ב. בצוע טיסות הדרכה בעדיפות ראשונה וכפי שיוגדר ע"י אחראי שדה.
 - ג. וידוא הגשת מרשה לפעולה. פרטי המרשה: זמן תחילת פעילות, אזורי טיסה, מטוס גורר ורשיון טייס גורר, מספר דאונים, זמן סיום פעולה. יש לבקש את שם נותן המרשה. יש לידע את מגדל חצרים על תחילת פעילות.
 - ד. העברת תדרוך בוקר/דגשים בפני כל הדואים לפני תחילת הפעולה.
 - ה. אחראי על כל היבטי בטיחות הטיסה וקיום הנחיות החוק, ספר עזר מבצעי, פק"ל המועדון והוראות שעה שיפורסמו מעת לעת ע"י מד"ר המועדון או מד"ר ראשי או טייס ראשי.
1. אחראי על הפעלת תחנת קרקע ופיקוח. ראשי להטיל את הפיקוח בקשר על אחראי שדה. יהיה ערני לשינויי מזג אויר ויודיע על כך לדואים בהתאם לצורך.
2. אחראי לדווח בתום הפעולה למד"ר מד"נ על מהלך הפעולה.
6. פק"ל אחראי שדה:
 - א. בתחילת השבוע – להתקשר עם המדריך התורן והטייס הגורר ולוודא שזוכרים ומכירים את תורנותם.
 - ב. הגעה לשדה ביום התורנות עד 09:00.
 - ג. אחראי על פתיחת הפעולה דהיינו:
 - 1) הוצאת הדאונים ושטיפתם (יבוצע בכל יום פעילות ללא יוצא מהכלל).
 - 2) עריכת תור לדאונים של אנשים שהגיעו עד השעה היעודה על פי מודל השעון.
 - 3) פריסת כבלים על המסלול ובדיקתם.
 - 4) הצבת העגלה עם המשרד ותחנת קרקע בעמדת המראה על פי המסלול בשימוש.
 - 5) בדיקת שמן מים ודלק ברכבים ושליחתם לתדלוק אם יש צורך. וידוא הימצאות ציוד הצלה, עזרה ראשונה וכיבוי אש ובדיקת שמישותם (רק במקרה שהפעולה מתבצעת תחת רשיון להפעלת מנחת של המועדון) והעמסת בקבוקי מים.
 - 6) פיזור צמיגים ברחבה.
 - 7) לדאוג למקום חניה למטוס ברחבה והרחקת מכוניות חונות מרחבת חנית הדאונים.
 - 8) הכנת דף פעולה והדף עם התור המוכן לדאונים. יש לבצע רישום מסודר של התור (כולל אורחים) עפ"י סוג הדאונים לפני תחילת הטיסות.
 - 9) אחראי לקביעת סדר המראות דאונים (עדיפות לדאונים עליהם מספר רב של דואים). יש לשאוף להוציא מירב דאונים בזמן פעולת המטוס ולא להניעו לכבות מחדש בכל פעם.
 - ד. אחראי על תפעול אנשים, הורדת דאונים מהמסלול, תיקון כבלים וכו.
 - ה. אחראי על גביה ורישום טיסות מסודר בדף הפעולה.
 1. אחראי לפינוי כל האנשים (חברים ואורחים) והעצמים המפריעים לפעילות בטוחה על המסלול ובשוליו.

- ז. עם נחיתה אחרונה של דאון - אחראי לוידי מילוי הספר הנייד שלו על ידי הטייס האחרון.
- ח. אחראי על סגירת הפעולה כולל:
- 1) הכנסת דאונים להנגר וכיסוי חופות, גוף וכנפיים, הצבת מעצור לגלגל וצמיג על קצה הכנף במידה ונדרש.
 - 2) הוצאת המצברים מכל הדאונים והכנסתם לטעינה.
 - 3) גלגול כבלים, איסוף צמיגים.
 - 4) לוודא הכנסת רכב ומטוס גורר מתודלק להנגר וכיסוי המטוס הגורר.
 - 5) מילוי מים בבקבוקים הריקים והכנסתם למקרר.
 - 6) לוודא שספרי הדאונים עודכנו.
 - 7) גביית הכסף, לקיחת דף הפעולה, צילומו ושליחתו לגזבר. הפקדת הכסף בתיבת הגזבר.
 - 8) סגירת כל הדלתות ונעילת ההנגר, כולל הסגרים הפנימיים בין הדלתות המבטיחים נעילה מוחלטת.
 - 9) הכנת והחזרת המסלול למצב הרגיל - מפונה מכל אביזר או חפץ.
 - 10) טיפול ניירת: ספרים מולאו ברישום זמנים. ודא העברת תקלות לאחראי תחזוקה. ודא רישום דפי חניך ע"י המדריכים.
 - 11) הודעה לקדם על סיום הפעולה.
 - 12) סגירת פעולה: בשלשת ההנגרים אורות כבויים, דלתות נעולות, משרד נעול, אורות כבויים. אזעקה מופעלת.
 - 13) הקלדת דף הפעולה באתר ניהול הפעולות והטיסות של מרכז דאיה נגב.
- ט. אחראי בלעדית על שחרור אנשים הרוצים לעזוב מוקדם לפני סגירת הפעולה. דואים שסיימו לדאות ודאונם עגון בהנגר וספר הדאון ממולא הכל לשביעות רצונו של האחראי יכולים להשתחרר מוקדם במידה וישנם מספיק אנשים לסגירה סופית של הפעולה.
- י. החלפת תפקיד אחראי בשדה במהלך הפעולה אפשרית אבל מחייבת חתימה של המחליף על דף הפעולה להסכמתו להחלפה. האחראי בשדה לא יעלה לטיסה ללא שיש לו מחליף מוגדר כנ"ל.
- יא. אחראי בשדה שלא יופיע לתפקידו יחוייב בקנס של 400 ₪!
- הערה: המטוס יוצא ויוכנס להנגר אך ורק בפיקוח הטייס, מדריך דאיה או אחראי השדה בלבד.

1.08: מדריך דאיה

1. מדריך דאיה הינו טייס דאון אשר הוסמך לתפקידו לאחר שעמד במבחנים מתאימים.
2. מדריך דאיה כנ"ל יהיה רשאי לפעול כדלקמן במד"נ, בפיקוח של מד"ר מד"נ:
 - א. לתת הדרכה בדאיה בדאונים דו - מושבים.
 - ב. לשלוח חניך לטיסת יחיד בדאון חד - מושבי.
3. מדריך דאיה אינו רשאי:
 - א. לשלוח חניך לטיסת יחיד ראשונה בכל דגם דאון.
 - ב. לשלוח טייס לטיסת מרחק ראשונה כיחיד בדאון.
4. מדריך דאיה חייב להיות בעל רשיון דואה בתוקף מטעם מנהל התעופה האזרחית ובעל הגדר הדרכה לדאון.
5. רשאי באישורו של מד"ר מד"נ לתת צ'ק-אאוט לדואים לכל הדאונים.

1.09: טייס גורר

1. טייס גורר במרכז דאיה נגב הוא טייס בעל רשיון טיס בתוקף אשר הוסמך לשמש טייס במטוס של מרכז דאיה נגב הגורר דאון באוויר ע"י הטייס הראשי של עמותת הדאיה. (לא בהכרח חבר מועדון נגב).
2. טייס גורר חייב להכיר את ספר העזר המבצעי לטייסים גוררים לנוהלי גרירה ולפעול על-פיהם.
3. טייס גורר כפוף לטייס ראשי של איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל.
4. טייס גורר יגיש מרשה לפעולת דאיה למודיעין טייס, ויתאם עם קדם וחגב (במידת הצורך) את הפעילות.
5. בזמן פעולה בשדה כפוף הטייס הגורר למדריך אחראי ולאחראי השדה ויפעל עפ"י הנחיותיהם לגבי תפעול המטוס מבחינת סדר וזמן גרירת הדאונים.
6. טייס גורר אחראי להוצאתו/הכנסתו של המטוס להנגר ועדכון ספרי המטוס תוך ציון תדלוק וכמות הדלק והשמן שנלקחה וסיכום שעות.
7. טייס גורר יוסמך לגרור 2 דאונים בו זמנית, ע"פ הוראות מד"ר ראשי שפורסמו, לאחר תדרוך מפורט עם מד"ר נגב או אחר שהוסמך על ידו (לא יבוצע ביורופוקס).
8. על טייס גורר לשנן לעצמו מפעם לפעם נוהלי חירום (אי ניתוק דאון, סימון בכנפיים כסימן דחוף לדאון שינתק, תרגול נחיתה עם דאון מחובר, קאט מנוע העלול להיגרם בימי חמסין חמים במיוחד וכדומה).
9. טייס גורר חייב לבצע טיסת בוקר לריענון לפני ביצוע גרירה ראשונה על ידו, במידה ולא גרר ב- 48 השעות האחרונות.
10. טייס גורר ישטוף את המטוס לפני פעולה במידת הצורך.
11. טייס גורר ישאיר תמיד את המטוס מתודלק בסיום פעולה.

1.10: אחראי מטוס

תפקידי אחראי מטוס במרכז דאיה נגב

1. העברת מטוסים בזמן לביצוע ביקורות שוטפות
2. לפקח על טיב העבודה במהלך הביקורות.
3. להקפיד על לו"ז לביצוע העבודות.
4. לוודא קורלציה בין חשבונית המכון לבין העבודה בפועל
5. לוודא מלאי חלקים מינימלי למטוסים (צמיגים, שמן וכו')
6. לדאוג למושלמות של המטוס (מבחינת אביזרים חסרים/מקולקלים וכו')
7. תדרוך ומעקב טייסים גוררים בפעולות הנדרשות, פק"ל לטייס גורר (הוצאת המטוס, בדיקות, ניקיון)
8. מעקב ודיווח אחר טיסות שאינן גרירות סדירות אחת לחודש (הסבות, הדרכות)
9. מעקב רישום תדלוק ואחת לחודש דיווח לגזבר בנושא
10. מעקב אחר צריכת השמן של המטוסים

1.11: תפקידים שונים

1. מד"ר המועדון, יו"ר ואחראי האחזקה רשאים להטיל תפקידים שונים על חברי המועדון לצורך תפעול שוטף.
2. התפקידים ימולאו ע"י חברי המועדון באופן זמני עד שיוחלפו במסגרת סבב תפקידים בין כלל חברי המועדון.
3. התפקידים הם:
 - א. אחראי קשר - אחראי לכל נושא מכשירי הקשר והמצברים.
 - ב. אחראי כבלים - אחראי לטיפול והכנת כבלי רכב ומטוס.
 - ג. אחראי רכב - אחראי לשמישות הרכב כולל שמישותו הטכנית והרישוי.
 - ד. אחראי עגלות - אחראי לשמישות העגלות והרישוי שלהם.
 - ה. אחראי הנגר - אחראי לתחזוקת ההנגר וניקיונו.
 - ו. אחראי ספורט - ימולא ע"י מדריך דאיה אשר יקדם את נושא טיסות מרחק, קביעת שיאים ותחרויות.
 - ז. אחראי מטוס - טיפול וריכוז בכל הנושאים הקשורים לתחזוקת המטוס ושמירתו במצב כשיר לטיסה.
 - ח. אחראי ביטוחים.
 - ט. אחראי לפרויקטים מיוחדים כמו ארגון גדנ"ע אויר או ארגון אירועים (יום עצמאות, חג לנגב, מחנה דאיה וכו').
 - י. יתכנו תפקידים נוספים עפ"י הצורך. (רכז חניכים, רכש, שיבוץ תורנויות).

1.12: ועדת ביקורת

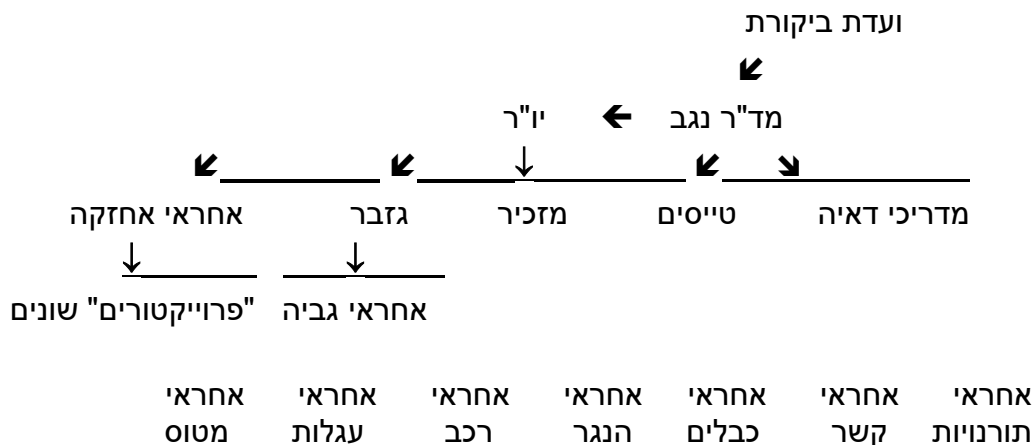
1. ועדת ביקורת הינה ועדה שקיימת ע"מ לבצע מעקב וביקורת על רמת תפעול מרכז דאיה נגב מכל הבחינות.
2. הועדה תורכב ממספר חברים במרכז דאיה נגב שהינם ותיקים ובעלי ידע בתחומים שונים, שאינם חברי הנהלה ואינם כפופים לשום גורם במרכז דאיה נגב או מחוצה לו.
3. הועדה תכותב על כל החלטות ההנהלה, ותהיה רשאית לברר כל מידע שתמצא.
4. הועדה תגיש את מסקנותיה להנהלת המועדון ולאסיפת חברים. הועדה תבחר ע"י האספה בהתאם לכללי חוק העמותות.

1.13: אסיפת חברים

1. אסיפת חברים הינה אסיפה של כל חברי מרכז דאיה נגב המתקיימת לפחות אחת לשנה.
2. האסיפה תקרא ע"י ההנהלה, ויוצג בה הדברים הבאים:

- א. המצב כספי של המועדון תוך הצגת מאזן לתקופה שחלפה מאז האסיפה האחרונה ותחזית לעתיד.
- ב. אישור דוחות כספיים.
- ג. בעיות תפעוליות ומנהליות שונות.
- ד. בטיחות.
- ה. נושאים על הפרק (כגון השקעות, רכישת דאון חדש וכו...).
- ו. נושאים שמועלים ע"י חברים לדיון.
- ז. דו"ח ועדת ביקורת.
3. תקנון העמותה קובע כי מנין חברים לפתיחת אספה יעלה על 25% ממספר חברי העמותה. לא נכח באספה מספר זה של חברים במועד ההצבעה, תידחה פתיחת האספה ב 30 דקות ואז תתקיים בכל מספר של חברים. החלטות יתקבלו ברוב רגיל זולת אם החוק או התקנון קובעים אחרת. החלטה שהתקבלה מחייבת את כל חברי המועדון, גם אלה שאינם נוכחים.
4. רשאים להצביע כל חברי המועדון הפעילים, כאשר לכל חבר קול אחד ללא הבדל מעמד או תפקיד.
5. את האסיפה ינהל יו"ר אסיפה שיבחר בתחילת האספה לצורך זה (ככלל יו"ר הישיבה יהיה יו"ר המועדון).

1.14: עץ מבנה מרכז דאיה נגב.



2.00: קוים מנחים להדרכה בנגב

הדרכת הדאיה במרכז דאיה נגב מתבצעת ע"י מדריכי המועדון על פי מדיניות והנחיות המד"ר, ובכפוף להנחיות מד"ר איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל. הסילבוס בשימוש הוא חוברת ההדרכה "בשלשה צירים" ופירוט הסילבוס מוגדר בספר העזר המבצעי להדרכה.

כללי:

1. יש לבצע תדריך לפני הטיסה על פי טופס תדריך, כולל תאום עם הטייס הגורר.
2. דגשים בתדריך: הקפדה על אוויראות, מיומנות, זיהוי מצבים.
3. בכל נושאי מצבי הטיסה למיניהם יש לתרגל תוך הדגמה או מתן הוראות ביצוע מסודרות.

תוכנית האימונים מרכבת משלושה שלבים:

- א. שלב טרום סולו.
 - ב. שלב שאחרי הסולו.
 - ג. שלב רשיון דואה.
- מטרת התוכנית להביא את הדואה לרמת בביצוע ובטיחות מקסימלים בדאיה והטסת דאונים וכן ביצוע של דאיה ספורטיבית.

תיק חניך

כל תלמיד דואה חייב בניהול תיק חניך בהתאם להוראות רשות התעופה האזרחית. וכן חייב **ברשיון תלמיד ובדיקות רפואיות בתוקף**.
 תיק חניך יכול טופס מעקב התקדמות חניך ובו יחתום המדריך על הנושאים אותם עבר ולמד החניך בשיעור המעשי.
 כל טיסה תרשם בטופס הטיסות: בנוסף לרישום פרטי הטיסה, רישום הערות המדריך בתחקיר שבוצע לאחר הטיסה.

1. חניך טייס דאיה

- א. חוקת אויר ונהלי המועדון.
 - ב. ידיעה טכנית כללית.
 - ג. תדריכי טיסה כיתתיים.
 - ד. מטאורולוגיה לתלמיד דואה.
 - ה. הכרת הדאונים הרלוונטיים להדרכה ולטיסת סולו ראשונה.
- קורס דאיה מעשי מורכב ממינימום של 43 זינוקים ושעורים מעשיים לפי סילבוס ספר עזר מבצעי. הקלות ינתנו ע"פ הצורך כאמור בחוקת הטייס מרשות התעופה האזרחית.

2. שלב שאחרי הסולו בעל רשיון תלמיד

כל יום טיסות יתחיל בטיסת מבחן עם מדריך.

כל טיסת סולו בדאון הסולו הראשוני מלווה באמצעות השגחת מדריך מהקרקע, בצורה של תדריך הכולל מתן משימות לביצוע באוויר כגון ביצוע הזדקרות, פניות חדות (בגובה בטיחות כמובן) וביצוע תחקיר בסיום הטיסה.

המעקב אחרי שלב 1 ו 2 נעשה בעזרת תיק חניך ודף מעקב התקדמות. על המדריך לרשום ולוודא מילוי נכון ועקבי של התיק על מנת ליצור ולשמור על המשכיות ההדרכה.

3. רשיון דואה

לקבלת הפניה לרשיון דואה על הדואה המתלמד להוכיח ביצוע של 5 נחיתות דיוק רצופות ועוקבות החתומות ביומן הטיסות האישי או בתיק חניך ע"י המדריך בשדה שראה את הנחיתה. (נחיתות דיוק יבוצעו בדאון הסולו הראשוני).

הגדרת נחיתת דיוק: ביצוע מושלם של נחיתת הזדקרות (HOLD OFF LANDING) תוך נגיעה בתוך ריבוע של 30 על 30 מטר (ריצת הנחיתה יכולה לגלוש מהתחום האמור) כסיום להקפה מסודרת. נחיתה שאינה עומדת בקריטריונים הנ"ל לא תוכר ע"י המדריך.

4. כללי: המשך מעקב אחרי הדואים

טיסות מבחן מבוצעות באופן שוטף במקרים הבאים:

בעל רשיון תלמיד: בכל יום פעילות.

בעל רשיון דואה: טייס שלא דאה ב 3 חודשים האחרונים.

כל שנתיים מבחן רמה לחידוש רשיון. מבחן הרמה יערך ע"י המד"ר או מדריך אחר

באישור המד"ר.

טיסות מבחן להעברה לדאון מתקדם יותר.

האחריות על תאום ביצוע טיסות מבחן אלו היא על הדואה עצמו.

5. נוהל העברה מדאון לדאון:

א. שתי טיסות מבחן רצופות ע"י מדריך אחראי הסניף או נציגו.

ב. לימוד ספר הדאון (FLIGHT MANUAL) ותשאל עליו ע"י המדריך המסמיק.

ג. ביצוע תרגול זיהוי והיחלצות ממצבים מסוכנים בדאון עצמו באחת הטיסות הראשונות, בגובה בטיחות

של לפחות 3000 רגל מעפ"ש, ולאחר תדרוך.

כל טיסת מבחן תבוצע לפי סילבוס טיסת רענון תוך התאמה לרמת הדואה.

6. סילבוס טיסת רענון לטייס דאון

הטיסה תבוצע בגרירת מטוס לגובה 2000 רגל מעפ"ש.

המטרה:

- א. בדיקת שליטה על הדאון בגרירת מטוס.
- ב. תרגול בזיהוי והיחלצות ממצבים מסוכנים.
- ג. בדיקת מיומנות טיסה + אויראות.
- ד. בדיקת כושר השיפוט בהקפה ונחיתת דיוק.

השיטה:

- א. גרירת מטוס. מיומנות ריצה וניתוק מהקרקע, אופן שמירת הדאון אחרי המטוס לפני הניתוק מהקרקע ואחריו. (מצב נכון: כבל הגרירה בהמשך לציר האורך של המטוס). טיפוס לגובה מזערי של 600 רגל וביצוע תיבה אחרי המטוס סביב זרמי המדחף. יש לשהות בכל אחד מארבעת המצבים כ 5 שניות.
- ב. מיד לאחר הניתוק ביצוע פניות ניקוי: זיהוי מצבים טרם ניתוק זרימה בטיסה ישרה ואופקית, פניה קלה, פניה בינונית. חזרה על הנ"ל תוך משיכת הדאון עד להזדקרות. הזדקרות בפניה קלה
 - 1) תוך הוספת רגל חיצונית והיחלצות.
 - 2) תוך הוספת רגל פנימית נפילה לסחרור התחילי והיחלצות.
 - 3) הפלת הדאון לסחרור וביצוע סיבוב מלא והיחלצות.
- ג. מיומנות טיסה:
 - 1) ביצוע פניה בינונית לכיוון אחד ומעבר רצוף לפניה בינונית לכיוון השני (הפיכת הטיה).
 - 2) ביצוע אותו תרגיל והפעם בפניה חדה.
- ד. שיפוט הקפה ונחיתת דיוק: יש לסיים את התרגול בגובה 800 רגל במצב מוצא הנותן תרגול מצב קריטי מבחינת גובה ההקפה תוך מיקום שלא בתוך צלעות ההקפה הרגילות. לגבי נחיתת דיוק יש לדרוש גישה תלולה ונגיעה, אחרי הצפה לקבלת מהירות נגיעה מינימלית, בתחום של 30 מטרים וריצת נחיתה באורך סביר.

7. טיסת רענון לטייס דאון

סוג הדאון:.....מס' הדאון:.....סוג הגרירה:.....
 תאריך:.....ניסיון טיסה:.....הדרכה:.....סולו:.....מנועי:.....

*הגרירה:

ריצה על הקרקע:.....
 ניתוק מהקרקע:.....
 תיבה אחרי המטוס:.....
 מצב הדאון אחרי המטוס:.....

* זיהוי מצבים טרם ניתוק זרימה

בטיסה ישרה.....
 בפניה קלה.....
 בפניה בינונית.....

*הזדקרות

בטיסה ישרה.....
 פניה קלה.....
 פניה בינונית.....

*סחרור התחילי:.....

*סחרור מלא סיבוב אחד:.....

*מיומנות טיסה: פניות בינוניות ימינה ושמאלה.....

פניות חדות ימינה ושמאלה.....

*תכנון הקפה:.....

*נחיתת דיוק:.....

שם המדריך:.....

חוות דעת כללית:.....

.....

חתימת המדריך:.....

חתימת הטייס:.....

2.01: נוהל עבודת טייס גורר

1. טייס גורר יגיע לשדה לפחות 30 דקות לפני המראה ראשונה מתוכננת, ויערוך בדיקה לפני טיסה, כולל ניקוי המטוס במידת הצורך.
2. הטייס הגורר יגיש מרשה לפעילות הדאיה, למודיעין טיס, לקדם ויתאם עם חגב (במידת הצורך) ויעדכן את האחראי בשדה.
3. לכל מטוס גורר אשר לא טס במשך 12 שעות לפני תחילת הפעולה יש לערוך טיסת בדיקה. הטיסה תעשה ע"י טייס גורר לפי הוראות והרשאה של האחראי בשדה.
4. בטיסת בדיקה לגרירה יש לשים לב לפעולות מנוע תקינה ולפעולות הגאים חופשיות.
5. לפני ביצוע הגרירה הראשונה יש לבדוק את פעולת משחרר הכבל.
6. לפני כל גרירה יקבל הטייס הוראות ישירות מהדאון הנגרר או מאחראי שדה לגבי גובה הניתוק או הוראות אחרות הנוגעות לגרירה.
7. טייס גורר חייב לדעת אם הנגרר על-ידו הינו תלמיד או בעל רשיון.
8. טייס גורר ימסור לאחראי שדה מצב כמות הדלק מספר גרירות לפני שהוא נאלץ לגשת ולתדלק.
9. במטוס גורר דו - מושבי אין להטיס נוסע בזמן הגרירה למעט אם הנוסע הוא מדריך טיס המסמיך גורר חדש או מכונאי לצורך בדיקות.
10. בסיום פעולת המטוס יודא טייס גורר תדלוק המטוס, הכנסת המטוס להנגר, עגינתו, ועדכון הספרים.

2.02: נוהלי גרירת דאון ע"י מטוס

1. הדאונים הנגררים: כל הדאונים שבמרכז דאיה נגב מצוידים כל אחד בוו לגרירת מטוס ו/או בוו משולב (מטוס/מכונית).
2. אורך הכבל לא יעלה על 60 מ'. לא תבוצע גרירה בכבל לא תיקני קרי שהוא בעל שתי חוליות חלשות (כחולה בצד מטוס, לבנה בצד דאון) וטבעות מדגם TOST.
3. בדיקת ווי הגרירה: בגרירה הראשונה של המטוס לאותו יום וגרירה ראשונה של כל דאון יש לבצע בדיקת ווי גרירה (מטוס ורכב) תחת עומס ע"י הטייס ואדם מוסמך (ניתוק רגיל ואוטומטי במידה וקיים).
4. בכל מקרה יחובר הכבל לדאון ולמטוס רק ממש לפני המראה. אין לסמן לטייס הגורר באמצעות תנועה בהגאים.
5. המראה:
 - א. הדאון מוצב במקום הזינוק, המטוס מוצב במקומו והכבל מחובר אליהם.
 - ב. בצד המטוס עומד אדם אשר מעביר סימני המראה לטייס הגורר, אלא אם כן החליט אחראי בשדה על הודעות בקשר (ככלל תינתן עדיפות להודעות בקשר).
 - ג. הדאון מוכן, טייס הדאון מדווח: מעצורים נעולים, חופה נעולה, "מתיחה" + אות קריאה של המטוס בקשר ומסמן למחזיק הכנף, שמסמן למתיחת הכבל לסמן המטוס, אשר מסמן לטייס הגורר.

- ד. הכבל נמתח, טייס הדאון מדווח "המראה" + אות קריאה של המטוס בקשר ומחזיק הכנף מסמן לסמן המטוס, שמסמן לטייס הגורר, שמתחיל בריצת המראה.
6. סימנים מוסכמים - על הקרקע:
- נפנוף היד מתחת לגובה המותן פירושו: מתח הכבל.
 - נפנוף היד מעל לראש פירושו: רשאי להמריא.
 - החזקת היד מעל לראש ללא תנועה פירושו: עצור מיד.
 - הסימנים הנ"ל יינתנו ע"י מחזיק כנף הדאון ועל פיו יסמן סמן המטוס. טייס המטוס לא יתחיל בהסעה או המראה ללא אישור מהסמנים.
7. סימנים מוסכמים באוויר: נפנוף בכנפי המטוס פירושו לדאון: שחרר מיד. ע"י נפנוף בהגה הכוון מצוין טייס המטוס לטייס הדאון שמעצורי האויר שלו פתוחים.
8. שחרור הדאון מהמטוס:
- בהגיע הדאון לגובה המוסכם או המתאים לדואה, ישחרר טייס הדאון ע"י משיכה בידיית השחרור 3 פעמים, פעם לניתוק ופעמיים לבדיקה.
 - לאחר שהטייס של הדאון וידא שהדאון ניתק מהמטוס, יפנה מיד ימינה (יבצע לפחות פניה של 90°). טייס הדאון ידווח בקשר למטוס על פי אות הקריאה של המטוס (דוגמא: FN מ KT תודה).
 - המטוס לאחר שהבחין בפנית הדאון ימינה יפנה שמאלה תוך כדי הנמכה ויחזור לנחיתה.
 - טייס המטוס ישאף לשחרר את הכבל באזור רחבת הדאונים. בכל מקרה יש לפנות לגמרי את המסלול לקראת נחיתת המטוס ושחרור הכבל.
9. מצבי חירום:
- בכל מקרה שטייס הדאון אינו מרגיש בטוח מספיק לביצוע או המשך ביצוע הגרירה ינתק בגובה בטיחותי לחזרה למסלול.
 - טייס שמרגיש בתקלה במטוס בזמן הגרירה יודיע לדאון הנגרר בקשר וכן יפנף בכנפיו לאות ניתוק. הדאון ינתק עצמו מהכבל ולאחר מכן ינתק גם הטייס של המטוס הגורר עצמו מהכבל.
 - במקרה של אי ניתוק הכבל מהדאון, הדאון יתקרב לצד ימין של המטוס והדאון יפנף בכנפיו, לאות כי אינו יכול להינתק. טייס המטוס ימשיך לגרור את הדאון עד מעל לשדה התעופה ושם ישחרר את הכבל מהמטוס.
 - לאחר שטייס הדאון הבחין בשחרור הכבל, יפנה הדאון ימינה. טייס המטוס לאחר שוידא כי הדאון פנה ימינה, יפנה שמאלה ויוגש לנחיתה.
 - הדאון חייב להיות בגובה של לפחות 250 רגל מעל תחילת המסלול ובכל שלבי הטיסה שלו לקחת בחשבון כי נגרר אחריו כבל.
 - במקרה שגם המטוס אינו מסוגל לשחרר את הכבל, הדאון מנפנף בכנפיו ומתיישר חזרה למצב גרירה רגיל אחרי המטוס. במקרה זה יש לתכנן נחיתה של הגורר והנגרר יחד.
 - בגישה המשותפת לנחיתה על הטייס לבצע הנמכה בזוויות עדינות ובסל"ד 15-17 בהתאם לנסיבות תוך התחשבות מתמדת במגבלות מהירות השקיעה של הדאון. גם לאחר נגיעת המטוס, על המטוס

- להסיע עם מנוע כדי שהדאון לא יוכל להתקרב אליו (הדאון עוצר את המטוס). ביצוע תרגיל זה הינו תנאי לקבלת צ'ק גרירת מטוס !
- ח. הנחיתה על המסלול תתבצע כך שהמטוס ירוץ בצד שמאל של המסלול והדאון בצד ימין.
10. מגבלות רוח קרקע: רוח אף 25 קשר (או 20 קשר משבים), רוח צד מ 90 מעלות – הנמוך מבין 15 קשר לבין מגבלות כלי הטייס כפי שמופיעות בספר המטוס.
11. מגבלות מזג אוויר: לא תתבצע גרירה בתוך עננים או ערפל. לא תתבצע גרירה בשעות החושך. בכל מקרה של איבוד קשר עין עם המטוס הגורר על הדואה לנתק מיד.
12. מגבלות מהירות: על הטייס הגורר לשים לב שלא יחרוג ממגבלות המהירות של הדאון הנגרר. כמו כן על הטייס הגורר להתחשב בהפרשי הקריאה במד המהירות של המטוס לעומת זה של הדאון עקב זוויות התקפה שונות. בכל מקרה שהדאון עובר את מגבלות המהירות בזמן גרירה ינתק מיד.
13. מגבלות הטיה בזמן גרירה: אין לעבור זווית הטיה של 45 מעלות.
14. קשר ותקלות בקשר:
- א. במטוס הגורר יהיה מכשיר תג"מ דו כיווני שמיש.
- ב. בדאון יש חובת נשיאת מכשיר רדיו.
- ג. במקרה של תקלת קשר במטוס הגורר, ימשיך הטייס הגורר לפי נוהלי טיסה עם תקלה במכשיר הקשר. (על פי הפמ"ת).
15. הפסקת מנוע בריצת המראה:
- א. במקרה של הפסקת מנוע בריצת המראה ינתק הטייס הגורר את הכבל וימשיך את הריצה מבלי ללחוץ על המעצורים ויפנה לצד שמאל של המסלול והדאון יפנה לצד ימין של המסלול.
- ב. במקרה של הפסקת המראה מסיבה כלשהי ינתק הטייס את כבל הגרירה וימשיך בהסעה על המסלול עד אשר וידא טייס המטוס שהדאון עצר.
- ג. כמו כן במקרה של קריעת כבל בעת ההמראה ישחרר המטוס את שארית הכבל וימשיך להסיע עד אשר וידא שהדאון נעצר.
16. הוראות כלליות:
- א. בעת גרירה מעל אזור מאוכלס, יש להיות בגובה המאפשר גלישה אל מחוץ לאזור זה. בעת ריצת ההמראה על הטייס הגורר וטייס הדאון לשים לב שהדאון לא יתרומם מעל למטוס ויגרום לו להורדת אף פתאומית ולנזק למדחף.
- ב. במטוס הגורר ימצא הטייס הגורר בלבד למעט במקרה של הסמכת טייס גורר חדש בפיקוח בוחן.
- ג. גרירה של יותר מדאון אחד תותר רק לטייסים ודואים שהוסמכו לכך ע"י טייס ראשי ומד"ר.

2.03: נוהל המראה בגרירת מכונת

(האפשרות לגרירת מכונת בשדה תימן, קיימת אך אינה מתבצעת.)

1. הכבל לרכב יהיה פרוס בצד ימין של המסלול כאשר החוליות האגסיות והעגולה בצד הדאון והחוליה המוארכת בצד הרכב.
2. במידה וזהו זינוקו הראשון של הדאון לאותו היום, יבדקו את תקינות הניתוק בשני ווי הגרירה.
3. הדאון ממוקם בעמדת המראה, כנף על הקרקע וכבל הזינוק מחובר. ברכב יש נהג מוסמך וצופה.
4. עפ"י הוראה מטייס הדאון, מחזיק הכנף מסמן למתיחת הכבל ע"י נפנוף הכנפיים מעלה. מטה. במידה וברכב יש קשר, מדווח טייס הדאון "מתיחה".
5. הכבל מתוח - מחזיק הכנף מיישר את הכנפיים כסימן להמראה והטייס מדווח בקשר "המראה". המכונת מתחילה בזינוק תוך הגברה הדרגתית של המהירות.
6. במידה ויש צורך לבטל המראה יוריד סמן הכנף את הכנף לקרקע. במקרה זה על הרכב להפסיק מתיחה ולפנות מיד את המסלול.
7. לפני ובמשך הגרירה ישים הטייס לב לכיוון ועוצמת הרוח ויתקן בהתאם וכן יתקן עפ"י הוראה מהרכב או מתחנת הקרקע ע"מ שבזמן ניתוק הכבל ייפול על המסלול.
8. סימנים באויר: נפנוף כנפיים פירושו שמהירות הרכב גבוהה מדי. אין לסמן מהירות נמוכה.
9. בכל מקרה על נהג הרכב להיות ערני לפעילות על המסלול ולפנות את המסלול במידת הצורך. אין להעמיד את הרכב בהמתנה (הכנה לגרירה, תיקון כבל וכו.) על המסלול אלא לפנותו.
10. הרכב יחזיר את הכבל לאחר גרירה לעמדת המראה תוך כדי מעבר על הכבל על מנת לברר אם ניזוק במהלך הגרירה. החזרת הכבל תעשה על הצד הצפוני של המסלול ובמהירות של עד 40 קמ"ש, ע"מ למנוע שחיקת הכבל. במידה ומתבצעת המראה או נחיתה בזמן החזרת הכבל יפנה הרכב את המסלול לגמרי יעצור במקום.
11. תהליכי חירום: במידה והכבל נקרע או שמהירות עוברת את מגבלות הגרירה טייס הדאון יבצע את הפעולות הבאות:
 - א. ימשוך בידית השחרור ע"מ לנתק את הכבל או קטע הכבל שמחובר לדאון 3 פעמים. (לאחר שהוריד אף).
 - ב. מתחת לגובה 300 רגל ימשיך בנחיתה (במידה ויש גובה רב יחסית ונשאר מסלול קצר ניתן לבצע פנית s קלה וחזרה לנחיתה בהמשך המסלול).
 - ג. מעל לגובה 300 רגל יבצע הדואה פניה של 360 מעלות בכיוון ההקפה ויכנס לנחיתה.
 - ד. בכל מקרה של ניתוק נמוך על הרכב הגורר לפנות מיידית את המסלול.
 - ה. במידה ובסיום הגרירה טייס הדאון אינו מצליח לנתק את הכבל ינתקו הנהג והצופה את הכבל מהרכב והדאון יבוא לנחיתה תוך תשומת לב שהוא גורר איתו כבל ארוך.
 - ו. במידה שגם הדאון וגם הרכב אינם מצליחים לנתק עצמם מהכבל, הרכב יעצור בצד המסלול והדאון יטוס סביבו תוך כדי הנמכה ע"מ לגלגל את הכבל ויבוא לנחיתה בסמוך לרכב.

2.04: נוהל המראה בגרירת מגליל (winch).

לא ישים

2.05: צוות לקיום פעולה

(ראה גם נוהל 1-07 מדריך אחראי ואחראי שדה).

1. על פי המוגדר בספר עזר מבצעי, הצוות המינימאלי לקיום פעולת דאיה הוא כדלקמן:
2. פעולת דאיה תקויים אך ורק אם יהיה בשדה הצוות המינימלי (מצטבר למטוס ולדאונים) כמפורט להלן:
 - א. להפעלת דאון חד מושבי - 2 איש (תקף גם לדאון דו מושבי עם טיס בודד)
 - ב. להפעלת דאון דו מושבי - 3 איש
 - ג. להפעלת מכונית - 2 איש
 - ד. להפעלת מטוס גורר - 1 איש

2.06: נוהל הגעה לשדה ועזיבה

1. כל חברי המועדון אשר ברצונם לטוס יגיעו לשדה לא יאוחר מ 0900.
2. חברים שיגיעו לאחר השעה היעודה, יוכלו לטוס אך ורק על בסיס מקום פנוי או בהתאם לרצונם הטוב של החברים שהגיעו במועד.
3. חבר לא יעזוב את אזור רחבת החניה למעט באישור של אחראי שדה או מדריך אחראי או לצורך ביצוע מטלה (נהיגת הרכב, פעילות אחזקה).
4. חבר מועדון לא יעזוב את הפעולה לפני סגירת דלתות ההנגר והכנסת כל הדאונים פנימה (למעט על פי האמור בסעיף 5 להלן).
5. במידה ולאורך כל זמן הפעולה קיים צוות מינימלי לקיום הפעולה, רשאים דואים לעזוב עם סיום טיסתם את השדה, לאחר שאחסנו את דאונם בהנגר ועיגנו אותו, עדכנו ספרים והטעינו מצברים, הכל בתאום ולשביעות רצון האחראי בשדה. חניכים יכולים לעזוב לאחר שטסו, במידה ויש צוות מינימום או שחניך שהגיע מאוחר החליפם באישור המדריך.
6. נוהל זה תופס גם לגבי מדריכים שטסו באותה הפעולה כחברי המועדון ולא במסגרת הדרכה.
7. חבר מועדון לא יעזוב את הפעולה לפני שרשם או וידא רישום הטיסות שביצע בספר הדאון כנדרש בתקנות הטייס. באחריות החבר האחרון שטס בסוג דאון ביום מסוים לבצע את סגירת הספרים ומילויים כנדרש.

2.07: חלוקת תור לדאונים

1. במרכז דאיה נגב קיימים סוגים שונים של דאונים וחברים בעלי כשירויות טיסה שונות.
2. מטרת הנוהל היא לפרט כיצד לחלק את הדאונים בין החברים למשך הפעולה.
3. שיטה:
 - א. יצירת מעגל קבוע "שעון" כאשר סדר הדואים קבוע מראש. סדר הדואים אינו משתנה.
 - ב. בכל פעולה, התור יתחיל מדואה אחר, שהוא הראשון בתור, ולאחריו שאר החברים.
 - ג. קביעת "הדואה הראשון" (מיקום המחוג בשעון) הינו ע"ב שווה לכל חברי המועדון ומחזורי לפי מספר החברים
4. לתור נכנס כל מי שהוא טייס או סוליסט, כולל מספר מקומות רזרביים.
5. בכל פעילות, ישנו טייס שהוא "ראשון" ולאחריו בסדר קבוע שאר הדואים (הסדר קבוע ולא משתנה)
6. סדר הפעולות נקבע בצורה מחזורית, כאשר בין פעולה לפעולה טייס ישנה את מיקומו בתור, כך שלא יוצר רצף של "ימים עוקבים" או "רצף בעונה".
7. כל מספר ימי פעולה (כמספר הדואים בתור (פלוס הרזרבה) טיס יהיה באחד מכל הנקודות בתור!
8. אחראי תורנויות יוסיף לכל דף תורנות, את הטיס שהוא ראשון בתור באותו שבוע. לפי הדף עם המחוגה, ידעו הדואים את התור לאותו יום.
9. פרוט הנוהל:
 - ד. מספר הדאונים להקצאה היומית משתנה מעת לעת, אפילו ברמה היומית, עקב רכישות דאונים מצד אחד, ואי שמישות דאונים זמנית או ממושכת מצד שני. מודגש כי דאון הדרכה אינו נכנס לתור.
 - ה. התור הוא רק לטייסים המגיעים עד לשעה 9:00! טייס שמגיע ב 9:01 או לאחריו, עובר לסוף התור.
 - ו. כל טייס לפי התור (מהמספר הנמוך לגבוה על פי הטבלה היומית), יבחר את הדאון שאיתו ירצה לטוס.
 - ז. טייס חייב לבחור את הדאון בו יש לו את הצק הגבוה ביותר או דאון דו מושבי. בחר טייס דאון דו מושבי עליו הוא מוסמך, יוכל לבחור את הנוסע עמו (אם הנוסע חבר מועדון או מועדון אחר – עליו גם להגיע עד השעה 0900, אחרת יפסיד את העדיפות שלו לטיסה. רק אם אין אף איש שמעוניין יוכל הטייס לטוס סולו בדאון הדו מושבי. טייס הבוחר דאון דו מושבי יוכל לתכנן טיסות אורחים שלו באותו יום.
 - ח. הקצאת הדאון הינה למעשה לכל היום, עם זאת – טייס המבקש להמריא בשעה מאוחרת בגלל תנאים או סיבות אחרות חייב לאפשר לאחרים לטוס בדאון תוך שהוא מגדיר את זמן הנחיתה למי שטס על הדאון שבחר. לא ימתין דאון יותר מחצי שעה על הקרקע להמראה.
 - ט. טייס יוכל להמריא מספר לא מוגבל של המראות באותו יום.
 - י. בתום הטיסה האחרונה של הטייס יעמוד הדאון לרשות חברים אחרים המעוניינים בו, בתאום מהקרקע.
 - יא. בשום פנים ואופן לא ניתן להעביר את זכות התור לטייס אחר, או להעבירו לשבוע אחר וזאת מכל סיבה שהיא.

י.ב. השיטה לא תהיה תקפה לגבי מחנות דאיה או לגבי ימים מיוחדים המכונים ימים בהתארגנות עצמית של החברים.

2.07 א': חלוקת תור להמראות

1. עדיפות בתור להמראה בין הדואים תינתן לטייס שהתייצב מוקדם יותר ביום הפעילות.
2. טיסות הדרכה ישולבו בין המראות הדואים על פי קביעת המדריך האחראי.
3. תור ההמראות בין החניכים יקבע על פי סדר הגעתם לשדה.

2.08: טיסות בני משפחה ואורחים

1. מרכז דאיה נגב מאפשר הטסת בני משפחה של חברי המועדון ואורחים בדאונים דו-מושביים.
2. חבר מועדון המעונין להטיס את בני משפחתו או אורחים, ירשום את שמותיהם בשעה שנקבעה לתחילת הפעולה אצל אחראי השדה בעת עריכת רשימת התור. נוהל זה מאפשר לחברי המועדון לרשום את בני משפחותיהם ואורחיהם כראשונים בתור בלי הצורך שיהיו נוכחים בשדה בבוקר. התור שלהם ישמר והם יהיו בעדיפות לטיסה עפ"י הסדר שנקבע בבוקר, עם הגעתם לשדה.
3. אורחים מזדמנים שמגיעים לשדה ומעונינים לטוס יוספו לרשימה עפ"י הסדר ויוכלו לטוס לפני אורחים הרשומים כבר, כל עוד אלה לא הגיעו לשדה. במידה ואלה הגיעו - יאלצו להמתין לתורם. באחריות אחראי שדה להבהיר נקודה זו לאורחים מזדמנים.
4. אין לשנות סדר תור של אורחים שכבר נקבע. אסור "להכניס מהצד" אורחים נוספים לטיסה לפני אלו שכבר נרשמו, אלא רק להוסיף לסוף התור.
5. בהכנסת בן משפחה או האורח על הטייס המפקד לוודא שהם יושבים בנוחות וקשורים היטב, הוסברו להם פעולות ההגאים והמכשירים ועל איסור מגע עם ההגאים או מעצורים, מקזז, ידית שחרור כבלים, מדפים, ידית שחרור חופה וכו.
6. טיסות בני משפחה ואורחים יארכו עד 1 / 2 שעה. במידה ויש לחץ יקוצרו ל 20 דקות. הארכת הטיסה תתאפשר עם אישור מאחראי שדה.
7. גובה הגרירה בטיסת אורח לא יעלה על 2,000 רגל מעל פני השטח. בגרירה לגובה גבוה יותר יחוייב המטיס.
8. למד"ר המועדון וליו"ר הזכות להעניק כל אחד עד 5 טיסות חינוך בשנה, לאורחים אשר סייעו למועדון ולא הוגדרו כאורחי המועדון, על פי שיקולם.
9. אורח המגיע לטיסה יוגדר כחבר בניסיון לצורך הצטרפות קבועה.

2.09: טיסות מרחק

1. מרכז דאיה נגב מחייב ומעודד דאיה ספורטיבית קרי טיסות מרחק.
2. מטרת נוהל זה להגדיר את האמצעים והכשירויות הנדרשות לביצוע טיסת מרחק במטרה להבטיח את שלום הדואה והדאון.
3. טיסת מרחק הגדרה: כל טיסה אשר ביום בו התקיימה הייתה עשויה להסתיים (בשל תנאי מזג אויר או שיקול שגוי) בנחיתת חוץ, קרי בנחיתה שאינה בשדה דאיה מאושר כמו מגידו, מחניים ושדה תימן (ראה הערה בסוף הפרק).
4. להלן התנאים לביצוע טיסות מרחק בדאוני המועדון:
 - א. הדאון:
 - (1) קשר תקין ותדרים מתאימים לאזור הטיסה המתוכנן.

- (2) מעצור גלגל תקין בכל דאון בעל מגלש/גלגל זנב.
- (3) צוות חילוץ המונה 2 אנשים, רכב גורר תקין, עגלה עם רשיון, כלים לפירוק, חבלים, ספוגים ומכשיר קשר. צוות החילוץ יורכב אוטומטית מדואים כשאחד מהם לפחות בעל כשירות לפרוק הדאון והנמצאים באותו היום בשדה.
- (4) מרשה ממודיעין טיס לביצוע טיסת מרחק.
- (5) מים לשתייה, מפה, כובע, טלפון סלולרי.
- (6) תיאום צורת התקשרות לברור מקום הנחיתה (קשר או טלפון).
- ב. אישיים:
- (1) בעל רשיון דואה.
- (2) שליטה מלאה בפירוק הדאון העמסתו וגרירתו.
- (3) ניסיון טיסה של לפחות 10 שעות על הדאון הספציפי.
- (4) 3 נחיתות נקודה רצופות + 10 נחיתות שאינם חיבות להיות רצופות באותו סוג דאון שבו תבוצע טיסת המרחק במקום שיקבע ע"י מד"ר המועדון. לצורך כך יסומן על המסלול "בול" לנחיתות דיוק. דואה שברצונו לבצע נחיתת דיוק רשמית ידווח למדריך האחראי אשר יצפה בנחיתה ויאשרה כנחיתת דיוק בספר רישום הטיסות בחתימתו. לצורך העניין נחיתת דיוק הינה נחיתה בה בוצעה הנגיעה בתחום "בול" ומרחק העצירה סביר. שדה נחיתת דיוק יוגדר כמשבצת 30x30 מטר, בה יש להגיע לנגיעה וריצת הנחיתה יכולה לצאת מתחום זה. צורת הנחיתה תהיה נחיתת הזדקרות (HOLD OFF).
- (5) רצוי לבצע נחיתת חוץ יזומה בדאון שיבחר ע"י המד"ר ובמקום שיקבע ע"י מד"ר המועדון.
- (6) הכרת אזורי הטיסה השונים, אזורי נחיתה מועדפים, מסלולי נחיתה ומבחן בע"פ ע"י המד"ר או נציגו.
- (7) תדריך מפורט לפני הטיסה ע"י מדריך כולל מטאורולוגיה.
- (8) עמד בסעיפים 1-7 ייחתם בספר הטיסות שלו: "מורשה לטיסות מרחק" על סוג הדאון הספציפי.
- (9) טייס ללא רשיון R.T. יורשה לבצע טיסות מרחק אך ורק בשטחי האימונים.
- (10) מומלץ למתחילים, לבצע טיסה בדאון ממונע לתרגול בחירת שטחי נחיתה.
- (11) מומלץ לבצע טיסות מרחק ראשונות בליווי של דאון נוסף המוטס ע"י טייס מנוסה.
5. במקרה של נחיתת חוץ יש לבצע את הפעולות הבאות:
- א. הודעה בקשר על מקום הנחיתה.
- ב. פרוק הדאון (רק בסיוע צוות מיומן, ולאחר הגעת העגלה לשטח).
- ג. הטייס אחראי להחזרת הדאון להנגר והרכבתו.

6. סנקציות:

א. ביצע דואה טיסת מרחק מבלי שעמד בכל תנאי סעיפים 4 ו-5- ייענש בחומרה (קרקוע + קנס כספי).
 ב. שבר הדואה דאון בנסיבות הנזכרות בסעיף 6א', ישא בכל הוצאות התיקון של הדאון, בנוסף לענישה הנזכרת בסעיף א', ועל פי שיקול דעת של ועד המועדון ישא גם בהפסד ההכנסות למועדון כתוצאה מהנזק או בכל הוצאה אחרת או הפסד שנגרמו כתוצאה מהנזק.

הערות:

1. למען הסר כל ספק: לטיסת מרחק תחשב כל טיסה שבמהלכה יצא הדאון מטווח גלישה מאחד משדות הדאיה (היציאה) המאושרים בהתחשב בערך הגלישה של הדאון וכיוון הרוח בין הנקודה בה נימצא הדאון לשדה המוצא/היעד. הכוונה היא יכולת הדאון לחזור לנחיתה בטוחה תוך ביצוע הקפה תקנית (תכנון טווח גלישה באחריות הטייס וצ"ל 50% מערך הגלישה הנומינלי).
2. המלצה אישית לדואה: לא יצא דואה לטיסת מרחק בדאון לפני שהוא בטוח ביכולתו לתפוס ולהתמרכז בכל טרמיקה וטרמיקה שתיקרה בדרכו בסוג הדאון המסוים שעליו הוא מבצע את טיסת המרחק. כנ"ל לגבי נחיתות דיוק.

2.10: גובה מינימום מומלץ ליציאה לטיסת מרחק

<u>רוח אף*</u>	<u>רוח גב*</u>	<u>גובה מינימלי(ברגל)</u>	<u>הדאון</u>
1000+	500-	3500	ספיד אסטיר, יאנוס, דיסקוס
1500+	500_	4500	ליבל
1500+	500_	4500	CLUB ASTIR, KA 8
1000+	500-	3500	Twin Astir
1500+	500_	4500	KA 7

* על כל 10 קמ"ש ברוח יש להוסיף או להוריד לגובה המינימלי הנדרש לחציה, את הגובה הרשום.

לא תבוצע טיסת מרחק ללא אישור המדריך האחראי בשדה באותו היום. אישור יינתן לאחר שוידא המדריך שהדואה עונה על הדרישות המצוינות בסעיף 2.09, וכן יתדרך המדריך את הדואה לפני היציאה לגבי מזג אויר, שדות לנחיתת חוץ, ואופן ביצוע חילוץ קרקעי. חילוץ אווירי יבוצע ממנחתים מאושרים שיש להם רשיון מפעיל בלבד, (שדה בוקר, ערד, מגידו, מצדה וכו'), באישור מדריך אחראי באותו יום וע"י טייס בעל נסיון המראות ונחיתות באותו מנחת.

2.11: פעולה ללא מדריך

- בשדה תימן אפשרית פעילות ללא מדריך בתנאים הרשומים מטה.
1. דואים בעלי רשיון רשאים לקיים פעילות טיסה ללא נוכחות מדריך בתנאים הבאים:
 - א. דאגו למרשה ולאיוש התפקידים בשדה למעט מדריך אחראי.
 - ב. לא מאושרות טיסות של חניכים וסוליסטים.
 - ג. לפחות אחד מבעלי הרשיון מוסמך לתפקד כאחראי שדה (וקיבל ביום הפעולה אישור מיוחד לכך מהמד"ר) ישמש כאחראי הפעולה, דבר המחייב את הישארותו על הקרקע, למעט כשהוא הדאון האחרון להמראה.
 - ד. לא יבוצעו טיסות מרחק, אלא באישור מד"ר.
 - ה. יהיו נוכחים לפחות 4 אנשים בפעולה.
 - ו. דאגו לרישום מלא של כלל הזינוקים – שעת המראה ונחיתה וגובה גרירה.

2.12: פעולות ואחריות חברי המועדון בפעולת דאיה

1. הוצאת הדאונים מההנגר.
2. וידוא קיום ביקורת C of A בתוקף ועמידה במגבלת שעות טיסה וזינוקים על הדאון שהדואה מתעתד לטוס עליו.
3. וידוא המצאות של כל הניירת הנדרשת לטיסה.
4. ניקוי הדאון ושטיפתו וניקוי החופה.
5. עריכת בדיקה יומית ע"י מוסמך לכך וחתומה בספר הנייד.
6. הכנסת מצבר ובדיקת קשר עם תחנת הקרקע.
7. העברת הדאון לרחבת החניה ועגינתו הבטוחה.
8. טייס מפקד בדאון הוא הטייס האחראי על הדאון הן על הקרקע והן באוויר מהרגע שקבלו מידי אחראי השדה או טייס קודם ועד שמסרו לידי האחראי או הטייס הבא.
9. הטייס המפקד אחראי על שלמות הדאון וכל הציוד אשר בו, על בטחונו ועל קיום הוראותיו של האחראי בשדה והוראות ספר עזר מבצעי, חוקי הטייס ופק"ל מד"נ וכן אחראי הטייס המפקד על כל האנשים הנמצאים בדאון.
10. ככלל ישב הטייס המפקד במושב המיועד לטיסת יחיד פרט לטיסת הדרכה או בטיסות אחרות כאשר טייס המפקד מוסמך לטוס במושב אחורי.
11. בטיסת הדרכה יהיה המדריך הטייס המפקד.
12. בעת קבלת הדאון, חייב הטייס המפקד לוודא שנערכה ביקורת יומית לדאון וכי לא אירעו תקלות ושהספר הנייד נמצא בדאון, נוסף על כך עליו לערוך את הבד"ח לפני המראה.
13. במקרה ובעת הבדיקה יתגלה ליקוי כל שהוא בדאון יודיע הטייס המפקד על כך לאחראי השדה ולא תותר הטיסה בדאון אלא לאחר בדיקה ע"י אדם המוסמך לכך.
14. לפני טיסה ראשונה באותו היום יערוך הטייס המפקד בדיקת ניתוק כבל רגיל ואוטומטי מווגרירת רכב ומווגרירת מטוס. לפני חיבור כבל יודא הטייס המפקד שמחבר הכבל יודע כיצד לבצע את החיבור ואכן מחבר לוו הנכון. יודא שימוש בכבל גרירה תיקני (חוליות חלשות וטבעת TOST).
15. לאחר טיסה ידווח הטייס המפקד לאחראי על כל תקלה או קלקול שיארעו לדאון באוויר. במידה והתקלה חמורה יודיע על כך בקשר וייגש מייד לנחיתה.
16. הטייס המפקד אחראי על הסעתו הבטוחה של הדאון ועגינתו הבטוחה.
17. במקרה של נחיתה דאון בשדה שאינו שדה תימן, יהיה הטייס המפקד אחראי לדווח על מקום הנחיתה לאחראי השדה. כן יהיה אחראי הטייס המפקד לחזרתו הבטוחה של הדאון לשדה נגב.
18. הטייס המפקד חייב לוודא שיש מצנח שמיש בדאון במידת הצורך.
19. הטייס המפקד ייתן הוראות מתאימות לגרירה למחזיק בכנף.
20. בסיום הפעולה אחראי הדואה האחרון על דאון ספציפי למלא את הספר הנייד עפ"י דף הפעולה.
21. על הדואה האחרון לוודא הוצאת המצבר מהדאון בו טס והכנסתו לטעינה.

22. יש להכניס את הדאונים להנגר ולכסות חופה, גוף וכנפיים וכן לשים מעצור לגלגל וצמיג בקצה הכנף. (במקרה של עבירה על סעיפים 19-21 יחויבו בנזק כל אלה שטסו על הדאון באותו היום).
23. דיווח לאחראי שדה במידה והתגלו תקלות נוספות.
23. במהלך יום הפעילות תקרא/י לתרום מעזרתך עפ"י כישוריך במגוון התפקידים והפעולות שיש לבצע לפי החלטת אחראי השדה. בצע/י אותם ברוח טובה, כי בכך תלויה הצלחת הפעולה.
- הערה חשובה:** משימה שאינך יודע/ת לבצע, כדוגמת חיבור כבל למטוס או לדאון, או כל משימה אחרת שהוטלה עליך, הודע/י לאחראי השדה ואל תבצע/י אותה - הסכנה הבטיחותית בנושאי תעופה חמורה מכדי שיעסקו בה אנשים שאינם מיומנים. בקש/י שידגימו בפניך לפני שתבצע/י בעצמך.

2.13: שטח אימונים

שטח האימונים המקומי לדאונים במד"נ מסומן ומאושר ע"י רשות התעופה האזרחית. שטחי האימונים וגבולותיהם נתונים לשינויים ומפורסמים בפמ"ת המתעדכן מעת לעת.

2.14: ציוד עזר להפעלה-מינימום

1. ע"מ לקיים פעולת דאיה סדירה ונכונה, חייב להיות בשדה ציוד העזר המינימלי הבא:
- א. שק רוח.
 - ב. מכונית הצלה.
 - ג. מכשיר כיבוי אש.
 - ד. ציוד עזרה ראשונה.
 - ה. עגלת שירותים (שבו תהיה שבשבת רוח - אם אין שק רוח, מפת שטחי האימונים וכו').
 - ו. ציוד לעגינת דאונים (צמיגים וכו').
 - ז. מכשיר קשר קרקע-אוויר תקין.
 - ח. ציוד משרדי, שולחן, כסאות, דף פעולה, שוברי קבלות וכו'.
 - ט. ספר פק"ל נגב וסע"מ דאיה (אפשרי שימצא גם בארון בהנגר, בהישג יד לכל המעוניין).

2.15: חניה והובלת דאון על הקרקע

1. דאון יוסע ע"י שני אנשים לפחות כאשר אחד מחזיק בכנף והשני ליד הזנב, במידה ואין גלגל זנב או DOLLY. במידה ויש גלגל זנב או DOLLY האדם השני יכול לדחוף את הדאון באזור שרש הכנף.
 2. גרירת דאון ע"י כלי רכב (מכונית או רכב תפעולי), כאשר הדאון מצויד בדולי או גלגל זנב, תעשה ע"י שני אנשים. אדם אחד מחזיק בכנף והשני נוהג ברכב. במידה ואין לדאון גלגל זנב או דולי אדם נוסף יחזיק את הזנב באוויר. אורך הכבל לא יהיה פחות מ 20 מטר ויחובר לוו הזינוק של הדאון. הדאון ייגרר כשחרטומו קדימה. מהירות הגרירה תהיה מהירות הליכה.
 3. במקרה של רוח צד בעת הסעה יש להחזיק את הכנף בצד ממנו באה הרוח.
 4. האחראי על ההסעה יהיה המחזיק בכנף.
 5. חניית הדאון תעשה כשגוף הדאון בניצב לכיוון הרוח והכנף שלכיוון הרוח נמצאת על הקרקע. על כנף זו יונח משקל המספיק כדי למנוע מהרוח להרימה.
 6. במקרה של רוח חזקה יונח צמיג מתחת לזנב הדאון ע"מ למנוע ממנו מלסבסב. במידת הצורך יוצב אדם שישמור על הדאון.
 7. לחניית לילה שאינה בשדה תימן יש לשאוף לאחסן את הדאון בתוך מבנה סגור. במידה ואין, יש לעגון את הדאון היטב לקרקע, רצוי מאחורי קיר או מגן רוח כלשהו.
 8. יש לוודא שחופת הדאון נעולה ומכוסה בכל עת.
- לתשומת לבך: **דאוני המועדון הם רכוש יקר. חובה להסיעם ולעגנם עם כל הזהירות המתבקשת.**

2.16: בדיקות לפני טיסה והמראה

1. בתחילת פעולת דאיה, הטייס הראשון על דאון אחראי על עריכת בדיקת הדאון לפני הטיסה (למעט חניך בדאון חד- מושבי שאותו יבדוק בעל רשיון או מדריך). הטייס המפקד ינהג בהתאם לתהליך המיוחד לגבי כל דאון ודאון. באופן כללי יבדוק הטייס המפקד את הפריטים כדלהלן:
 - א. בדיקה כללית חיצונית ופנימית של מצב הדאון (לפי נוהל ה"ח של הדאון).
 - ב. תנועת הגאים ומנופי בקרה.
 - ג. מצב המגלש או הגלגל.
 - ד. פעולה תקינה של וו הגרירה.
 - ה. מצב המכשירים כולל בדיקת קשר.
- ו. יוודא משקל טייס/נוסע והתאמתו למגבלות הדאון (מרכז כובד) ויוסיף משקולות במידת הצורך.

2. לפני המראה יוודא הטייס המפקד כי:
- הוא והנוסע/ת קשורים ויושבים בנוח.
 - ההגאים פועלים בחופשיות.
 - מעצורי אויר נפתחים, נסגרים וננעלים.
 - מכשירים מכוילים.
 - מקזז במצב המראה.
 - חופה סגורה ונעולה.
 - מדפים במצב המראה (אם ישנם).
 - הדאון מחובר לכבל הגרירה.
 - מסלול פנוי להמראה.
2. הרשימה לעיל היא רשימה עקרונית. בכל דאון רשימה פרטנית המותאמת לסוג הדאון.
רק לאחר בדיקות אלו ייתן הטייס המפקד את ההוראות המתאימות להמראה.

2.17: טיסת ניסוי

1. טיסת ניסוי בדאון היא טיסה ע"מ לבדוק את כושר טיסתו של הדאון בהתאם להוראות אחראי האחזקה של איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל ו/או מדריך דאיה ראשי של איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל ו/או מדריך אחראי בשדה.
2. יש לבצע טיסת ניסוי לאחר הרכבת הדאון לאחר כל תיקון במבנהו או במערכת ההיגוי של הדאון וכן לאחר נחיתה קשה או לצורך תעודת כושר טיסה.
3. לא יטוס טייס כטייס ניסוי אלא אם כן הינו מדריך דאיה (למעט במקרה של בעל דאון פרטי).
4. טייס הממריא לטיסת ניסוי בדאון דו-מושבי, לא יטיס כל תלמיד או נוסע חוץ מאשר מכונאי מוסמך או מדריך דאיה, בתנאי שהמכונאי או המדריך טסים בקשר לניסוי הדאון.
5. טיסת ניסוי, הנובעת מתיקון שבר, שינוי או שיפוץ, מחייבת את הטייס והנוסע בחגירת מצנח.

2.18: טיסת יחיד מתלמד

1. לא יטוס אדם טיסת יחיד ראשונה בדאון במד"נ אלא אם כן:
 - א. הינו בעל רשיון טייס מתלמד לדאון ובעל תעודה רפואית בתוקף.
 - ב. עמד במבחן טיסה בדאון דו - מושבי עם מדריך דאיה.
 - ג. עמד במבחן מערך תא הטייס ותכונותיו ומגבלותיו של הדאון וביצע פעולות חירום.
 - ד. עמד במבחן תיאוריה פנימי של המועדון.
 - ה. ביצע תרגול סחרורים ויציאה מהם.

- ו. קרא, נבחן וחתם על נוהלי פק"ל מד"נ.
 - ז. מילא כל חובותיו הכספיים למועדון וקיבל אישור גזבר.
 - ח. קיבל אישור (בע"פ) לביצוע הטיסה ממד"ר נגב.
 - ט. ברשותו טופס "מטלות לפני סולו" (כמופיע בנוהל 44-2) מלא וחתום.
2. לא ימריא חניך דאיה לטיסת יחיד אלא אם כן יעבור באותו יום בדיקה (מבחן) בטיסה.

2.19: טיסת יחיד בעל רשיון

1. טייס דאון לא יטוס טיסת יחיד על טיפוס דאון שטרם טס בו אלא אם כן עמד קודם הטיסה במבחן בדאון דו - מושבי והבוחן הינו מדריך דאיה אחראי של המועדון, וכן למד קודם טיסת היחיד הנ"ל את מערך תא הטייס מספר הדאון ואת תכונותיו ומגבלותיו של הדאון הנ"ל וכן קיבל את אישור מד"ר המועדון.
2. טייס דאון שלא עבר לטיפוס דאון חדש במשך שנה חייב לעבור מבחן.
3. מעבר מדאון לדאון יעשה על פי סילבוס מעבר מדאון לדאון.

2.20: דאיה לגובה

לא יטוס דאון בגובה העולה על 12,500 רגל מעל פני הים אלא אם כן יש בדאון אמצעים תקינים לאספקת חמצן לנשימת הדואים. בגבהים שבין 12,500 רגל מעל פני הים ו-14,000 רגל מעל פני הים ניתן לטוס ללא שימוש בחמצן לנשימה לפרק זמן של עד 30 דקות.

2.21: דאיה בעננים

לא יטוס טייס בדאון ויכנס לעננים בשום מקרה.

2.22: גובה מינימלי

- לא יבצע טייס דאון ללא מדריך כל תרגיל דלהלן בגובה שלמטה מן המצוין (מעל פני הקרקע):
- א. הזדקרות - 1500 רגל.
 - ב. סחרור - 3000 רגל.
 - ג. פניות 360 - 600 רגל ביציאה מהפניה.
 - ד. פניות חדות - 1500 רגל.

2.23: החלקה

טייס לא יבצע החלקה בדאון שיש בו מעצורי אויר או מערבלים במהלך נחיתה, אלא אם כן הוכשר והוסמך לבצע נחיתות תוך העזרות בהחלקה (מומלץ מאוד לקבל הכשרה כזו). הכשרה זו היא חובה לקראת הפניה לרשיון דואה.

2.24: המראה ונחיתה-מגבלות רוח

1. לא ימריא דאון בעת שנושבת רוח בעוצמה של 25 קשר (או 20 קשר משבית) או יותר.
2. לא ימריא דאון בעת שרכיב רוח צד היא בעוצמה של 15 קשר (או 10 קשר משבית) או יותר.
3. במקרה ומגבלות הדאון הן מתחת לנתונים אלו, מגבלות ההמראה יהיו מגבלות הדאון.

2.25: דרישות מד"ר מד"נ להפניה לרשיון דואה

1. חמש נחיתות דיוק רצופות.
2. עמידה בדרישות חוק הטייס.
3. מבחן רמה מעשי.

2.26: דרישות מד"ר מד"נ להפניה לקורס מדריכים

1. רמת טיסה המספקת את המד"ר, תבחן בשוטף וכן בטיסות מבחן.
2. המועמד הוא בעל שיא דאיה מוכח "C כסף" או הישג אקווילנטי.

2.27: אוירובטיקה

1. מורשה לאוירובטיקה יהיה מדריך דאיה אשר הוסמך לכך במהלך קורס מדריכים או דואה אחר ע"פ הסמכה (חריגה) של המד"ר הכללי.
2. לא יבצע טייס תרגיל אוירובטיקה אלא אם כן נתקבלה רשות מיוחדת בכתב ממנהל תעופה ואישור מדריך דאיה ראשי של איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל והדאון מורשה לטיסת אוירובטיקה.
3. לא יבצע דאון תרגילי אוירובטיקה בגובה נמוך מ-2500 רגל.
4. לא יבצע דאון תרגילי אוירובטיקה מעל תימן אלא אם כן נתקבלה רשות מיוחדת מאחראי שדה לכך.

5. לא יבצע דאון תרגילי אווירובטיקה מעל שטח בנוי, או ציבור אנשים בשטח.
6. לא יבצע טייס תרגילי אווירובטיקה, אלא אם כן הוא והיושבים בדאון חוגרים מצנחים שמישים.
7. פסקה 1 לעיל לא תחול על טייס המתכוון לבצע תרגילי סחרור/או תרגילי הזדקרות בדאון והדאון מורשה לביצוע אלה ואולם במקרה כנ"ל יהיה על הטייס לקבל הרשאה מיוחדת לכך מהמדריך האחראי בשדה.
8. לא יבצע דואה תרגילי אווירובטיקה, לולאות וסחרורים אלא אם קיבל אישור ממד"ר נגב על כשירתו לכך.
9. טייס המבצע אווירובטיקה יבצע רק את התרגילים עליהם הוסמך והמותרים עבור הדאון הספציפי עליו הוא טס.

2.28: טיסות לילה

לא יטוס דאון טיסת לילה. לילה פירושו הזמן שבין 5 דקות לאחר שקיעת השמש ולפני זריחתה.

2.29: זכות קדימה באוויר

1. מטוס הגורר דאון יפנה דרך לבלון.
2. דאון יפנה דרך לבלון והמטוסים יפנו דרך למטוס גורר דאון.
3. מטוס יפנה דרך לדאון.
4. דאון חד-מושבי יפנה דרך לדאון אימונים דו-מושבי.
5. דאון מתקדם יפנה דרך לדאון דו-מושבי ולדאון אימונים חד-מושבי.

2.30: זכות קדימה בטרמיקה

1. דאון אשר נמצא ראשון בטרמיקה חפשי לפנות לכל צד שברצונו.
2. דאון שני או כל דאון אחר המצטרף לדאון הנמצא בטרמיקה חייב לפנות לאותו כיוון בו פונה הדאון הראשון, אפילו אם יש הפרש גבהים גדול ביניהם.
3. באם אחד הדאונים נכנס לתוך ענן על כל שאר הדאונים לפנות את סביבת הענן אליו נכנס.
4. שני דאונים בטרמיקה ישמרו ככל האפשר על מרווח מעגלי של 180 מעלות ביניהם ויהיו תמיד בקשר עין, במידה ותנאי זה לא מתקיים יש לפנות את הטרמיקה.

2.31: מרחק מגבול מדיני

לא יקרב דאון לגבול מדיני מרחק אופקי הקטן מ 5 - מיל אלא אם קיבל אישור מיוחד לכך מפיקוח ישראל.

2.32: תעודות ומסמכים

1. לא ימריא דאון אלא אם כן נרשם כחוק ואותיות הרישום מסומנות עליו כחוק ותעודת הרישום קבועה בתא הטייס.
2. לא ימריא דאון אלא אם כן:
 - א. התעודות הבאות בעלות תוקף קבועות בתא הטייס:
 - (1) תעודת כושר טיסה (אלא אם הדאון ממריא לצורך ביצוע טיסת ניסוי לפי הוראותיו של אחראי אחזקה או נציגו במטרה להוציא או לחדש תעודת כושר טיסה).
 - (2) תעודת רישום.
 - (3) תעודת רדיו
 - (4) Flight Manual
 - ב. נערכה בדיקה יומית ואושרה בספר הדאון, והספר הנייד נמצא בתא הטייס.
 - ג. יש לדאון פוליסת ביטוח כנדרש לפי החוק.
 - ד. נערכה בדיקה תקופתית ואושרה בספר הדאון.

2.33: טיסת יחיד בדאון דו-מושבי

1. כל טייס הממריא לטיסת יחיד בדאון דו-מושבי חייב לוודא כי חגורות המושב האחר תיקשרנה כך שלא תפרענה לתנועתו החופשית של מוט ההיגוי, הדוושות וכל מנגנון אחר החיוני להפעלת הדאון בטיסה.

2. כל טייס הממריא לטיסת יחיד בדאון דו-מושבי חייב לוודא כי על המושבים או על קרקעית תא הטייס לא מונחים חפצים העלולים להפריע לתנועתם החופשית של המוט, הדוושות וכל מנגנון אחר החיוני להפעלת הדאון באוויר בטיסה.
3. דאון דו-מושבי של מרכז דאיה נגב לא יעלה לאוויר עם דואה יחיד במידה ויש אנשים (חברים או אורחים) המעונינים לטוס. טיסת יחיד בדאון דו-מושבי תאושר רק כאשר אין דאון חד-מושבי פנוי ואין ביקוש לדאון הדו-מושבי. סעיף זה לא יהיה בתוקף במידה והמועדון יחליט לרכוש ולהפעיל דאון דו מושבי כדאון סוליסטים ראשוני.

2.34: לבוש טיסה

1. כל טייס, נוסע או כל אדם אחר הנמצא בדאון במטרה לטוס בו חייב להיות לבוש בלבוש המכיל לפחות:
 - א. נעליים/ סנדלים (טייס חייב לטוס עם נעליים).
 - ב. מכנסיים.
 - ג. חולצה.
 - ד. כובע.
2. בשום פנים ואופן אין להימצא בדאון ערום למחצה או בגופיה.
3. בחורף רצוי ללבוש לבוש חם, וכובע.
4. בכל מקרה מומלץ לטוס עם משקפי שמש.
5. לטיסה מעל שעה חובה לקחת מימיית מים. במידה ולא נלקחו מים יש לנחות לאחר שעה.

2.35: ישיבה נוחה

1. לא ימריא טייס ו/או מתלמד, אלא אם כן הוא יושב בנוח ויכול להפעיל את כל ההגאים תנועה מלאה וחופשית.
2. מדריך הממריא בדאון עם מתלמד יוודא ששיבתו של המתלמד נוחה כנ"ל וכי יודע הוא להפעיל את מנגנון כוונן הדוושות.
3. על כל מתלמד דאיה לדאוג לכרים בגודל ובכמות המספיקים כדי להביאו לישיבה נוחה.

2.36: חגור

1. לא ימריא דאון אלא אם כן כל הטייסים והנוסעים אשר בו חגורים כהלכה בחגור מותננים וחגור כתפיים.

2.37: מצנחים

לא ימריא דאון לטיסת ניסוי ולא יטוס דאון מחוץ לשטח האימונים לא באווירובטיקה ולא טיסת עננים, אלא אם כל האנשים הנמצאים בדאון חוגרים מצנחים שמישים.

2.38: אישור טיסות לזרים

1. בדאון חד-מושבי של מרכז דאיה נגב יטוסו אך ורק חברי מרכז דאיה נגב, או חברי סניפים אחרים בארץ עפ"י רמת כשירותם ובאישור המד"ר.
2. זרים אשר ברשותם רשיון דואה שהוכר על ידי רת"א, לא יטוסו בדאון חד-מושבי אלא בדאון דו-מושבי בלבד, בליווי של מדריך או בעל רשיון שיתפקדו כאחראים לקשר בטיסה..
3. זרים אשר ברשותם רשיון דואה שלא הוכר על ידי רת"א או ישראלים אשר אינם חברים במועדון מוכר בארץ, לא יטוסו בדאון חד-מושבי אלא בדאון דו-מושבי בלבד, בליווי של מדריך או בעל רשיון שיתפקדו כמפקדי הדאון.

2.39: טיסות צילום

טיסות שבהן מבוצע צילום מהאוויר מחייבות אישור מראש ובכתב ע"י מחלקת בטחון שדה (מחב"ש). נוהל מפורט מופיע בפמ"ת, נוהל א – 9. ניתן לצלם מהאוויר במצלמות חובבים וטלפונים סלולאריים.

2.40: נוהל דיבור בקשר

1. כעקרון אמור להיות לכל דאון במרכז דאיה נגב קשר תקין וכן קשר לתחנת הקרקע ולרכב הגורר.
2. מרכז הרשת של נגב היא תחנת הקרקע, תחנת הקרקע אינה משמשת לתפקידי פיקוח, לא של הדאונים ווודאי שלא של מטוסים הנמצאים על תדר השדה, ותפקידה הוא Advisory בלבד לגבי פעילות הדאיה.
3. נוהל הדיבור בקשר יהיה קצר ותמציתי, כאשר למעט מקרי חירום יש עדיפות לתעבורת ההקפה וההסעה בנגב על כל שאר התשדורות.

4. שידור שאינו קשור לתעבורת ההקפה (כגון דיווח מקום וגובה, דיווח על המצאות טרמיקות וכו') יהיה קצר, כאשר לאחר 3 חילופי דברים (שידור מדאון, תשובה, אישור התשובה ע"י הדאון הראשון), תעשה הפסקה קצרה בשידור ע"מ לאפשר שימוש בקשר גם לאחרים.
5. זכרו, העמסת הקשר בדיבורים מיותרים מפריעה לניהול התקין של הפעולה ואף מעצבנת לעיתים ועלולה להפריע לניהול קשר במקרי חירום.
6. במידת הצורך ימסר דאון שבאוויר בין שתי תחנות אחרות (בעיקר בין דאון נוסף לתחנת הקרקע).
7. תדר העבודה של נגב הוא 122.5 מג"ה. ברשת זו עובדים גם סניף מגידו, וכן מטוסים העוברים באזור פיקוח נגב.
8. דואה ללא רשיון R.T. אינו רשאי לעבור לתדר אחר. דואה בעל רשיון R.T. רשאי לעבור לתדר הבקרה או תדר של "שדות" בדרך במקרה של טיסות מרחק.

2.41: פעולה ע"ג מסלול 14/32

1. פעולה ע"ג מסלול 32 בתימן תתבצע כאשר הרוח היא מערבית.
2. פעולה ע"ג מסלול 14 בתימן תבצע כאשר הרוח היא מזרחית.
3. הפעולה תתבצע מתחילת מסלול, שם ירוכזו הדאונים, השולחן והסככה.
4. בהמראה ימריאו דאונים הנגררים ע"י מטוס מתחילת מסלול.
5. הנחיתה תתבצע תמיד על המסלול למעט בעת חרום או למטרת תרגול נחיתה חוץ ביזמת ואישור המדריך. דואה אשר ינחת קצר מסימון הבול יטופל משמעתית / הדרכתית ע"י המדריך האחראי או המד"ר.
6. כבל המכונית יפרס תמיד בצד צפון, כבל המטוס בצד דרום.
7. הדאונים יחנו ברחבה בתחילת מסלול.
8. המטוס הגורר ומטוסים אחרים יחנו ברחבה בתחילת מסלול.
9. יבוצע פינוי מידי של כל דאון לאחר הנחיתה לרחבה, לפני הנחיתה הבאה. יש לדאוג למסלול פנוי בכל זמן. במידה ובאים מספר דאונים בו זמנית לנחיתה יכול אחראי בשדה להפנות אחד מהם למסלול המקביל.
10. אין לנחות בשום אופן ומצב על המסלול ההסעה להנגר. פינוי דאונים להנגר יבוצע ע"י נחיתה על המסלול הראשי ועצירה באזור 'הקושרת' (החיבור בין המסלולים) ומשם בגרירה ידנית לתוך ההנגר.

2.42: נוהל הקפה בשדה תעופה תימן

1. הקפת דאונים בשדה תימן היא תמיד הקפה מזרחית. מטוסים מעל קו המיכלים ומזרחה להם, דאונים ממערב למיכלים. האזור המערבי למסלול שמור כאזור נחיתה של צנחני הצניחה החופשית הפועלים בשדה תימן.
2. כאשר מסלול 32 בשימוש תתבצע הקפה ימנית, כאשר צלע "עם-רוח" תתבצע מצפון מזרח למסלול. חובת הצטרפות להקפה בצלע "עם-הרוח" מול קצה מסלול בגובה 600 רגל מעפ"ש לפחות.
3. כאשר מסלול 14 בשימוש תתבצע הקפה שמאלית, כאשר צלע "עם-רוח" תתבצע מצפון מזרח למסלול. חובת הצטרפות לצלע "עם-רוח" מול קצה מסלול בגובה 600 רגל מעפ"ש לפחות. יש לעשות שיפוט לנחיתה על הזברה בלבד בשל מכשולים בתחילת מסלול. כל הקטע שלפני הזברה – לצורך המראה בלבד.
4. לא יבוא דאון לנחיתה בגישה ישירה וארוכה או יצטרף ישירות לצלע בסיס אלא אם אין ברירה מפאת חוסר גובה או סיבה בטיחותית אחרת שבגללה לא יכול להצטרף להקפה סטנדרטית. מקרה כזה הינו חריג ויתוחקר ע"י המדריך האחראי.
5. מעבר מצלע "עם-הרוח" לצלע "בסיס" יהיה בגובה של לפחות 400 רגל מעפ"ש.
6. מעבר מצלע "בסיס" לצלע "סופית" יהיה בגובה של לפחות 200 רגל מעפ"ש. בהתאם לשיטת הזווית.
7. דאון המעונין לבצע צלע "צולבת" יעשה זאת אך ורק בתאום עם תחנת הקרקע ואישורה ע"מ לא לחתוך דאון הנמצא בהמראה, תוך שיקול להצטרף לצלע "עם הרוח" בנקודה המוזכרת לעיל בגובה לא פחות מ- 600 רגל מעפ"ש.
8. חל איסור לטוס באזור "עם הרוח" בגובה שמתחת ל- 1500 רגל שלא במגמת נחיתה, מבלי לקבל אישור מתחנת הקרקע. חל איסור חמור לטוס באזור זה בכיוון "נגד עם הרוח".
9. דאון שדיווח על כניסה ל"עם הרוח" חייב להמשיך בהקפה. במידה ומעוניין להסתובב כדי לתפוס טרמיקה יעשה זאת רק לאחר קבלת אישור מתחנת הקרקע ובתנאי שגובהו בסיום הפניה יהיה מעל 600 רגל מעפ"ש. חל איסור חמור לפנות בחיפוש אחר טרמיקה מתחת לגובה 600 רגל מעפ"ש.
10. עקב ריבוי דאונים בנחיתה, אתה עלול להתבקש ע"י תחנת הקרקע לנחות קצר או ארוך, או לקצר או להאריך את ההקפה. שים לב לשאר הדאונים שבהקפה, לסדר הנחיתה, ולאחר נחיתה במקום שנמסר לך פנה בזריזות את הדאון מהמסלול.
11. חוק "אזירות" - אל תגרום ללחץ מיותר בהקפה עקב טיסה נמוכה מדי או הצמדות לדאון אחר. צפה את המהלכים מראש ותכנן נחיתה בהתאם.
12. במידה ונקלעת למצב של חוסר גובה יש לקצר ההקפה למצב בו תהיה מיושר לנחיתה בגובה מיני' של לפחות 150 רגל מעפ"ש ביציאה מפנית הפיינל.

2.43: נוהל לקיחת חפצים בתא הטייס

1. כל חפץ הנלקח לטיסה בתא הטייס חייב להיות מאובטח או מונח במקום בטוח שממנו לא יוכל להשתחרר ולהפריע לפעולת ההגאים.

2. ניתן לשים חפצים כמו מפה ומימיה בתוך תא הספר הנייד.
3. במקרה של לקיחת מימיה או בקבוק שתייה, יש לוודא שהפקק יאובטח לבקבוק ע"מ שלא יישמט ויפול לתוך התא, התוצאות הבטיחותיות עלולות להיות הרות אסון.
4. במידה וקיים חשש שבתוך הדאון נמצא חפץ כל שהוא שאינו מאובטח או במקומו, חל איסור חמור על המראה בדאון זה. במסגרת הבדיקה היומית יש לוודא שאין בתוך התא חפצים כאלה.

2.44: מעבר מדאון לדאון

(מבוסס על הוראות מד"ר מ 8.92). מעבר מדאון לדאון מתקדם יותר הינה חיונית ביותר לשיפור רמת הדאיה וההישגים של הדואה. המעבר מותנה בעמידה בשלושה קריטריונים והם:

א. ניסיון טיסה - רישום טיסות, זינוקים, הישגים.

ב. תרומת החבר למועדון - נקבע על ידי הנהלת המועדון וחבריו.

ג. רמת טיסה - נקבע על ידי מד"ר המועדון.

1. להלן הקריטריונים הנוגעים לניסיון הטיסה הנדרש למעבר לכל דאון

דאונים לבעלי רשיון מתלמד: KA 8, KA 7, CLUB ASTIR, TWIN ASTIR 2
 דאונים לבעלי רשיון דואה: I Discus, Janus, EDELWEIS, SPEED ASTIR, TWIN ASTIR 1
 LIBELLE

מינימום שעות טיסה לדאון סטנדרד קלאס: 50 ש"ט.
 מינימום שעות טיסה לדאון מתקדם: 100 ש"ט.
 מינימום שעות טיסה להטסת אורחים: 100 ש"ט.
 מד"ר המועדון יכול לקצר את המינימום ב 10% בהתאם לרמת הטייס.

2. עמד המועמד למעבר לדאון מתקדם, יעבור תוכנית הכשרה והסמכה כפי שיקבע על ידי מד"ר המועדון עד לעמידה בתנאים על פי שיקול דעתו של מד"ר המועדון ולשביעות רצונו.

2.44 א: הטסה ממושב אחורי

דואה שאינו מדריך יוכל להטיס אורחים או לטוס עם חברי מועדון אחרים ממושב אחורי ובלבד שיתקיימו התנאים הבאים:

א. ניסיון טיסה של 250 שעות דאיה לפחות.

ב. ביצוע צ'ק ואישור עם המד"ר בלבד.

האישור יהיה תקף לכל סוג דאון בנפרד.

2.44 ב: טיסת שני חברים בדאון דו מושבי

לא יטוּסו שני חברים יחד בדאון דו מושבי כשהטיס המפקד אינו בעל אישור להטסת אורחים.

2.45: ריכוז נתונים ודרישות לצורך ביצוע טיסת יחיד

שם החניך: _____ מספר רשיון מתלמד: _____ ת.ז.: _____ .
 תאריך ביצוע סולו: _____ בשעות: _____ בזינוקים: _____ בגרירה: _____ .
 הסמכה לבצוע גרירת מטוס - בתאריך: _____ .
 מספר זינוקי מטוס _____ בדיקות רפואיות בתוקף עד _____ .

הצהרה

- הצהרה על ביצוע/קבלת הדרכה/למוד עצמי, עמידה במבחנים ומחויבויות כספיות כתנאי לבצוע טיסת יחיד בדאון (סולו).
1. אני החתום מטה (חניך) מאשר כי יש בידי עותק של פק"ל מרכז דאיה נגב וכי קראתי והבנתי את כל האמור בו.
 2. אני החתום מטה (חניך) מאשר כי יש בידי עותק של חוברת תדריכי טיסה "בשלושה צירים" וכי קראתי והבנתי את כל החומר המופיע בחוברת.
 3. אני החתום מטה (מדריך) מאשר כי החניך הנ"ל תודרך ו/או נבחן על ידי בכתב ובע"פ בנושאים הבאים:

נושא	ציון בחינה*	הערות
א. אווירודינמיקה		
ב. תדריכי טיסה		
ג. חוקת טייס		
ד. נוהלי ספר עזר מבצעי		
ה. ספר דאון KA 7		
(או דאון הסוליסטים בתוקף)		
*ציון 80 לפחות נחשב לציון עובר.		

ונמצא עומד בכל דרישות הידע התיאורטי הדרוש לביצוע טיסת יחיד בדאון הסוליסטים בגרירת מכונית/ גרירת מטוס (כולל מבחן תיאוריה). כמו כן החניך הנ"ל תודרך ונבחן מעשית על ידי בנושאים הבאים ונמצא כשיר לביצועם בכפוף למגבלות החוק, ספר עזר מבצעי ופק"ל נגב:

- 1) הכנסת והוצאת דאון מהנגר.
- 2) הובלת דאון.
- 3) ביצוע תיקונים בכבל הזנקה.
- 4) נהיגה ברכב גורר בזמן הזנקת דאון.
- 5) פרוק, הרכבה, והעמסה של דאון על עגלה (כולל ביצוע בדיקה לפני טיסה).
- 6) חיבור כבל לדאון/למטוס והזנקת דאון.

4. הסמכות נוספות:

5. אני החתום מטה (גזבר/אחראי גביה מרכז דאיה נגב) מאשר כי החניך הנ"ל עומד בכל המחויבויות הכספיות למועדון נכון לתאריך: _____ .

6. מאשרים בחתימתנו את נכונות הפרטים והבנתם.
 שם החניך _____ חתימה _____ תאריך _____ .

THE AERO CLUB OF ISRAEL

קלוב התעופה לישראל

Negev Gliding Center

מרכז דאיה נגב

נובמבר 2019 - עדכון מס 10

גזבר _____ חתימה _____ תאריך _____
מדריך _____ חתימה _____ תאריך _____

שלושת החתימות הנ"ל הן תנאי לבצוע טיסת הסולו !!!

3.01 : חובת הנזרות מאלכוהול וסמים משכרים

1. טייס לא ייטול ולא ישתה משקאות אלכוהוליים ובירה 12 שעות לפני מועד הטיסה.
2. לא יצרוך טייס משקאות אלכוהוליים מכל סוג שהוא בעת טיסה או בעת היותו בתפקיד.
3. לא ייטול ולא יצרוך סמים מכל סוג שהוא בשום זמן שהוא כל עוד הוא חבר במועדון.
4. כל עבירה על סעיפי הוראה זו תדווח למ.ת.א לנקיטת צעדים משמעתיים כנגד הטייס.

3.02 : לקיחת תרופות

לא יטוס טייס ללא אישור רופא תעופתי או רופא ועדה רפואית, באם לקח תרופות כלשהן למעט טבליות רגילות נגד כאב ראש כגון: אספירין וכדומה.

3.03 : דיווח על מחלה ולקיחת תרופות.

1. חובה על כל טייס הלוקח תרופות לדווח מיד למדריך הראשי ולרכז המועדון.
2. כל טייס או חניך במרכז דאיה נגב יראו את עצמם מקורקעים בכל מקרה של מחלה, תאונה, או תקרית תעופתית, או כל בעיה בריאותית אחרת.
3. ביטול קרקוע וחיידוש הרשאה לטיסה יינתנו רק ע"י רופא תעופתי מוסמך.
4. ראה גם הוראות תקנות הטיס בנושא.

3.04 : נוהל דווח תאונה ותקרית

לפי טופס מצורף יש לדווח על תאונה או תקרית מיידית לחוקר ראשי רשות התעופה האזרחית. בשעת פעולת משרד ישירות לטלפון 03-9774580 . לאחר שעות משרד, באמצעות מודיעין טייס שדה דוב, טלפון 03 9756215.

על כל אירוע חריג יש לדווח במקביל למד"ר המועדון ולמד"ר דאיה מרכז.
על טופס הדיווח להגיע תוך 24 שעות לחוקר ראשי ת.ד. 8 נתב"ג מיקוד 70100.

4.01: נוהלי תשלום

המקור היחידי למימון פעילות מרכז דאיה נגב הינו הגביה מהחברים. ללא כסף זה אין למועדון זכות קיום. יש להקפיד הקפדה יתרה על מוסר תשלומים גבוה.

1. הפרק מגדיר את כל נוהלי התשלום המתבצעים במועדון. פרק זה יתעדכן מעת לעת בהתאם למצב הכספי של המועדון, לעדכון שערי החליפין ולהחלטות ועד מד"נ.
2. התשלומים הנגבים ע"י מרכז דאיה נגב מחולקים ל-4 סעיפים:
 - א. דמי הרשמה
 - ב. דמי חבר חודשיים
 - ג. תשלום עבור טיסות
 - ד. שונות (מגביות מיוחדות בהתאם למצב הכספי, קנסות, ספרים חולצות וכו')
3. כל החיובים יעוגלו למספר שלם של שקלים חדשים.
4. דמי הרשמה
 - א. דמי ההצטרפות למרכז דאיה נגב הם בסך של 5,000 ₪
 - 1) **לאחר שיבצע החבר החדש 10 טיסות ראשונות**, כמועמד לחברות במועדון, ישלם החבר 1,000 ₪ ראשונים מדמי ההרשמה. (יחשב וישלם כאורח עד תשלום דמי החבר).
 - 2) בהגעה **לסולו** או בתום שנה למועמדות ישלם המועמד 2,000 ₪ נוספים מדמי ההרשמה. חברות מלאה תובא לאישור ההנהלה ע"י יו"ר המועדון.
 - 3) בהשגת רשיון דואה או בתום שנתיים להצטרפות, ישלם החבר את היתרה בסך 2,000 ₪. בסמכות הגזבר לאשר פריסת תשלומים בהתאם לגילו ולמצבו הכספי של החבר.
 - ב. בן משפחה נוסף מקרבה ראשונה של חבר במועדון (הורה, אח, ילד) אשר מעוניין להצטרף כחבר במועדון יהיה חייב בתשלום מופחת של דמי הרשמה, שיקבע ע"י הגזבר.
 - ג. חבר סניף אחר שכבר שילם באותו סניף את דמי ההצטרפות ישלם כדמי הצטרפות סך 4,000 ₪ במקום 5,000 ₪.
5. דמי חבר חודשיים

כל חבר פעיל במועדון חייב בתשלום דמי חבר חודשיים ע"פ החלוקה הבאה:

נערים חיילים בחובה וסטודנטים לתואר ראשון מתחת לגיל 30 (תקופת הנחה שלא תעלה על שלוש שנים) ישלמו חצי ממסי החבר החודשיים.

חבר שהוא בן משפחה שני ישלם חצי ממסי החבר החודשיים עד הגיעו לגיל 25. בן או בת זוג של חבר ישלמו חצי ממסי החבר החודשיים ללא מגבלת גיל. בן או בת של חבר שטרם מלאו להם 17 יהיו רשאים לטוס בתשלום עבור הטיסות בלבד (ללא חיוב במיסי חבר).

חיילים בחובה יוכלו להיות פטורים מתשלום מסי חבר חודשיים אולם אז ישלמו על כל טיסת הדרכה סכום של 250 ₪ לטיסה.

א. החברים ישלמו דמי חבר חודשיים בסך 270 ש"ח או כפי שיעודכנו מפעם לפעם בהחלטת ההנהלה.

ב. החברים ישלמו דמי אחזקה חודשיים בסך 90 ש"ח, או כפי שיעודכנו מפעם לפעם בהחלטת ההנהלה.

ג. טייסים גוררים שאינם דואים ישלמו מיסי חבר בלבד, ללא צורך בתשלום דמי הצטרפות מלאים.

6. תשלום עבור טיסות:

א. במרכז דאיה נגב טסים אנשים המחולקים עפ"י ההגדרות הבאות:

(1) חברים במרכז דאיה נגב.

(2) חברים במרכז דאיה נגב שהם מדריכים.

(3) בני משפחה מדרגה ראשונה של חברי מרכז דאיה נגב.

(4) חברי מרכזי דאיה אחרים (מגידו, מחניים, עין שמר, גליל עליון).

(5) אורחים.

ב. התשלום עבור טיסות ע"י חברי מרכז דאיה נגב הינו: עלות טיסה לחבר - על פי טבלת מחירים בתוקף המבוססת על גובה הגרירה ומשך הטיסה. התשלום עבור טיסה ע"י חברי מרכז דאיה נגב הינו:

עבור גרירת מטוס:

מחיר	עד גובה גרירה	מ גובה גרירה
90.00 ₪	1000	0
110.00 ₪	1500	1100
130.00 ₪	2000	1600
190.00 ₪	2500	2100
230.00 ₪	3000	2600
270.00 ₪	3500	3100
310.00 ₪	4000	3600
350.00 ₪	4500	4100
410.00 ₪	5000	4600

עבור שעת טיסה (זמן אויר) 45 ש"ח.

- תרגול הנמכה עם מטוס תוספת של 1,000 רגל לגובה הגרירה הסופי
- גרירה שלא בקרבת המנחת תוספת של 1,000 רגל לגובה הגרירה הסופי
- תוספת גרירה מיוחדת לפי שיקול הטייס גורר

טבלה זאת תתעדכן מעת לעת בהתאם לתחשיבים שיאושרו ע"י ועד העמותה.

ג. תשלום עבור טיסות של בני משפחה דרגה ראשונה של חברי מרכז דאיה נגב או מוזמנים אישיים של החברים: משלמים את התעריף שמשלמים חברי מרכז דאיה "הרגילים" עפ"י סעיף ב'.
ד. חברי מרכזי דאיה אחרים:

- 1) משלמים אותו תעריף כמו חברי מרכז דאיה נגב.
- 2) בני משפחה של חברי מרכזים אחרים ישלמו תעריף אורח.
- ה. אורחים: מחיר טיסת אורח הוא 400 ₪ לטיסה שנמשכת עד חצי שעה. נמשכה הטיסה יותר מ 45 דקות ישלם האורח 50 ₪ נוספות לשעה, לכל זמן מעבר ל 45 הדקות הראשונות (דוגמה: על טיסת אורח בת שעה ישלם האורח 412.5 ₪). אחריות הגביה הנוספת על המטיס. היה ולא נגבתה התוספת מהאורח, יחוייב חשבון המטיס בהפרש.
- ו. בעלי דאון פרטי: בעלי דאון פרטי ישלמו מחיר הגרירה כפי שמפורט בסעיף ב', אינם משלמים דמי שהיה באוויר.
- ז. גרירה ארוכה עד 25 דקות: 10 ₪ לדקת מטוס.
- ח. גרירה ארוכה מעל 25 דקות: 7.5 ₪ לדקת מטוס.
- ט. טיסה ראשונה מעל 5 שעות - חינם.
7. תשלומים אחרים:
- א. החזרת דאון ברכב מועדון: 2.5 ₪ לק"מ.
- ב. השתתפות עצמית בנזק לרכוש המועדון על פי המוגדר בסעיף 4.07 "קנסות והשתתפות בנזק"
- ג. אחסון כלי טיס פרטיים של חברי מועדון – 120 ₪ לחודש.
- ד. אחסון כלי טייס פרטיים לאנשים שאינם חברים פעילים יקבע במשא ומתן עם בעל כלי הטייס. התשלום לשנה מראש, בכרטיס אשראי או בצקים דחויים, כפוף למקום פנוי בהנגר.
- * המחירים ניתנים לשינוי מעת לעת ללא הודעה מוקדמת.
8. אופן ביצוע התשלום:
- א. כל התשלומים ישולמו ע"י כרטיס אשראי של ויזה או ישראלכרט בלבד.
- ב. **חבר ללא אמצעי תשלום לא יוכל לטוס כלל במועדון ולאחר חודש מתום אמצעי התשלום בידי הגזבר יאבד את חברותו במועדון ויצטרך לשלם דמי הצטרפות מחדש.**
- ג. אין בשום אופן לבצע תשלומים ישירות לחשבון הבנק של המועדון.
- ד. בכל תשלום על המשלם לוודא ביצוע הפעולות הבאות:
- 1) חתימה של הגובה במקום המיועד לכך בדף הפעולה (הסבר בפרק על מילוי דף פעולה). אין בשום אופן, לשלם למרכז דאיה נגב ללא קבלת קבלה. אי הצגת קבלה במקרה של ברור לגבי תשלום תחייב תשלום נוסף עבור אותה פעולה.
- 2) ע"מ לפשט את נושא התשלום כל המחירים בש"ח מעוגלים ע"מ למנוע בעיות של מתן עודף והתעסקות עם סכומים הקטנים מ-1 ש"ח.

4.02: נוהל הפסקת פעילות

1. חבר המעונין להפסיק את פעילותו במרכז דאיה נגב אך לשמור על חברותו במועדון, רשאי לעשות כן עפ"י הכללים הבאים:
 - א. יודיע על כך ליו"ר המועדון או לגזבר בכתב ומראש.
 - ב. הפסקת הפעילות משמעותה לא לטוס כחבר לפחות 3 חודשים. במידה והחבר חזר לטוס באופן פעיל במרכז דאיה נגב לפני תום 3 החודשים, הוא יחויב בתשלום כל דמי החבר בגין החודשים בהם לא טס כאילו לא היה בהפסקת פעילות.
 - ג. חבר הנמצא בהפסקת פעילות יכול לטוס במרכז דאיה נגב רק כאורח בדאון דו מושבי וישלם לפי תעריף אורח.
 - ד. חבר החוזר לפעילות לאחר הפסקה של למעלה משלושה חודשים יחויב במיסי חבר של 3 חודשים כתנאי לחזרתו.
2. חברים ותיקים שהוחלט ביזמת הדרג המקצועי (של המועדון, של רת"א, של הרפואה התעופתית) שיפסיקו לטוס כטייס מפקד, אך עדיין מבקשים להמשיך ולטוס, ויעמדו בקריטריונים הבאים: בעלי ותק של יותר מ 10 שנים במועדון, שהינם מעל גיל 70 ואושרו על ידי הועד, יוגדרו כחברים ב"מעמד ותיק". חברים במעמד ותיק יוכלו לטוס עם עוד טיס (בעל רישיון דואה) לטיסות קצרות וארוכות ויהיו חלק מתור השעון. חבר במעמד ותיק ישלם מיסי חבר בסך 50% מהמחיר לחבר רגיל, ויהיה פטור מתורנויות. הערה: הן הקריטריונים למעמד חבר ותיק, והן רשימת הזכויות, הן רשימות זמניות שיעודכנו עם רכישת ניסיון של מספר חברים כאלה.

4.03: קבלת חברים חדשים

1. מרכז דאיה נגב קולט חברים חדשים.
2. אדם המעוניין להצטרף למרכז דאיה נגב יופנה לאחראי השדה. הלה ידאג להטיסו בדאון דו-מושבי ע"י מדריך בלבד שידגים בפניו את יכולת הדאון.
3. במידה ואחרי הטיסה מעוניין אותו אדם להירשם כחבר הוא יופנה למדריך הראשי או ליו"ר המועדון שהם היחידים הרשאים לאשר קבלת חבר חדש ואלו יסבירו לו את תנאי הקבלה למועדון (חובת הגעה, עבודה, כספים, נהלים...).
4. במידה והמד"ר והיו"ר אינם נמצאים בשדה יוסברו נתוני ההצטרפות ע"י אחראי השדה אך מבלי לרשום אותו כחבר, וימסרו לאותו אדם מספרי הטלפון של המד"ר והיו"ר ע"מ שיתקשר איתם ויבקש להצטרף. כמו כן באחריות אחראי השדה להתקשר למד"ר ולרכז ולמסור את המלצתו בדבר קבלת אותו אדם כחבר במועדון.
5. אדם לא יחשב כחבר במועדון ולא יהיה זכאי לזכויות של חבר מועדון (קבלת הדרכה וכו.), אלא אם שילם את דמי ההצטרפות, קרא וחתם על קבלת פק"ל מד"נ ועל טופס שחרור מאחריות והשיג רישיון תלמיד מרת"א.

4.04: נוהל שימוש ותפעול רכבי וציוד המועדון

1. לא יעשה חבר שימוש ברכבי המועדון לצרכיו הפרטיים..
2. הרכב ישמש להזנקת דאונים, חילוץ דאונים שנחתו בחוץ, להובלת דאונים בשדה ולמשימות תובלה לצורכי המועדון בלבד.
3. טייס שנחת בחוץ ורכב המועדון יוצא לחלצו יתודלק "מלא" על חשבון הטייס ויוחזר כאשר המיכל "מלא", או שלחילופין יבוצע חישוב על פי המוגדר בסעיף 4.01 פסקה 8.
4. אין לעשות כל שימוש בציוד המועדון לשימושים פרטיים.

4.05: נוהל הפעלת חברים לעבודות

1. מרכז דאיה נגב הינו מועדון דאיה הפועל במסגרת עמותה ולא למטרות רווח. בכדי לשמור על עלות פעילות סבירה ולאפשר חידוש צי הדאונים והשקעות נחוצות אחרות מעת לעת, נעשה מאמץ להקטין את הוצאות המועדון ע"י גיוס החברים לביצוע עבודות שונות הקשורות בתחזוקת המועדון.
2. לצורך כך נקבעה הדרישה הבאה מכל חבר:
3. חבר מועדון יקדיש 50 שעות עבודה בשנה לעבודות הקשורות בתחזוקת המועדון ואשר יוטלו עליו ע"י בעלי התפקידים במועדון: יו"ר, אחראי תחזוקה וכו', או ע"י כל אדם הממונה על תחום כל שהוא במועדון.
4. להלן אופן פעולת המערכת:
 - א. בעל תפקיד יפנה לאחראי גביה הממונה על התור לעבודות לקבלת שמות החברים שתורם לבצע עבודות.
 - ב. קיבל רשימת חברים על פי צרכיו, יפנה לחבר/ים לתאום מועד ומקום לביצוע העבודה. הפניה תעשה מוקדם ככל שניתן (מינימום 6 ימים מראש).
 - ג. מחובתו של החבר להופיע במועד ובמקום שניבקע לו.
5. ביצע החבר את חובתו ידווח בע"פ/טלפונית לאחראי על הגביה לשם עדכון כרטיסו. הדיווח יכלול מס' השעות שהושקעו, התאריך, המקום, ושם בעל התפקיד שפנה אליו.
6. מחובתו של חבר שפנו אליו להשיג לו מחליף מבין שאר החברים במידה ואינו יכול להופיע במועד הנדרש. הנ"ל בא למנוע מצב בו בעלי התפקידים המועמסים גם כך מעל ומעבר יטולטלו הלוך ושוב ע"י החברים. במקרה של פנית פתע של פחות מ - 6 ימים, מתבקשים החברים לעזור ככל יכולתם ולהיענות בחיוב לפנייתם של בעלי התפקידים.
7. אין נוהל זה חל על מדריכים.

4.06: עבודות אחזקה עצמאיות

1. חל איסור חמור על ביצוע עבודות אחזקה, תיקון או שיפוץ בדאונים באופן עצמאי.
2. כל תיקון או שיפוץ יעשה עפ"י הוראת ובפיקוח אחראי אחזקה בלבד.

4.07: קנסות והשתתפות בנזק

1. טייס אשר יגרום לנזק לדאון או לציוד המועדון, בטיסה או על הקרקע יחויב בתשלום הנזק עפ"י הסעיפים הבאים:

- א. סכום עליון לתשלום ע"י דואה אחד – 7,500 ₪ (ללא קשר להשתתפות העצמית של הביטוח).
- ב. קביעת גובה הסכום תעשה ע"י ההנהלה תוך לקיחה בחשבון את מידת האשמה והאחריות של הדואה וע"י שמיעת עדויות ממדריך אחראי, אחראי שדה או אחרים.
- ג. חבר ידרש לשלם את הנזק שנקבע גם במצב שבו מחליטה ההנהלה שלא לתקן את הנזק מיידית ולדחות את תיקונו למועד עתידי. הערכת הנזק במקרה זה תבצע על ידי אחראי אחזקה.
- ד. באירוע בו בוצעה טיסת מרחק שלא ע"פ הכללים ונגרם נזק לדאון, יחויב הטייס במלא עלות הנזק (ללא הגבלת הסכום העליון שבסעיף א').
- ה. כל אירוע שבו נזק לדאון, לרכוש אחר של המועדון או למועדון עצמו, הנובע מרשלנות או מאי ציות להוראות הקיימות – ספר עזר מבצעי, פק"ל זה או הוראות מד"ר, הסכום העליון לתשלום יוגבל לעלות הנזק הכוללת (כולל תחשיב אמן אבדן הכנסות) למועדון ולציודו, ובנוסף לקנס כספי הנגזר מחומרת הארוע והפרת המשמעת. הסכום יקבע בהחלטת הועד.

1. סייגים:

- 1) מדריך בטיסת הדרכה או טיסת מבחן (צ'ק) למטרה ספציפית (כמו מעבר לדאון חדש, מבחן רמה, צ'ק לטיסה בתנאי מז"א חריגים או צ'ק לחבר שלא טס זמן ממושך) יהיה פטור מתשלום השתתפות עצמית במקרה של נזק שנגרם בטיסה האמורה, למעט במידה והנזק אירע מסיבת רשלנות אישית של המדריך שאינה קשורה להיות הטיסה טיסת הדרכה (לדוגמא – אי ביצוע בד"ח כנדרש ע"י המדריך עצמו).
- 2) אין פטור מהשתתפות עצמית למדריך בטיסת הדרכה שהסתיימה בנחיתת חוץ. במידה והמודרך בטיסה זאת הינו בעל רישיון דואה, תחול ההשתתפות העצמית על שני הטייסים.
- 3) טייסים גוררים בפעילות גרירה שגרתית או בטיסות העברה לצורך אחזקה, העברת דאונים ל/משדה אחר או חילוץ פטורים מתשלום השתתפות עצמית במקרה של נזק למטוס. בכל נזק שיגרם בטיסה אחרת (כמו הדרכות כלליות) יחויב הטייס בתשלום השתתפות עצמית בסך 13,000 ₪. טייס גורר שגורם נזק לרכוש המועדון בפעילות קרקעית שאינה קשורה עם טיסותיו כגורר יחויב בהשתתפות עצמית כחבר רגיל.

2. אחראי בשדה שלא הופיע לתפקידו ישלם קנס של 400 ₪ ויקורקע לחודש מטיסות.

4.08: מילוי דף פעולה

1. למילוי דף הפעולה יש חשיבות כפולה:
 - א. ביצוע מעקב אחר כל הטיסות המתבצעות במד"נ.
 - ב. לצורך גביית התשלומים.
2. את דף הפעולה ימלא אחראי השדה או חבר מועדון מטעמו ובפיקוחו.
3. חובה למלא את הסעיפים הבאים:

- א. בתחילת הפעולה יש לרשום את התאריך, שם המדריך האחראי ואחראי השדה, ושם מקבל המרשה במודיעין טיס.
- ב. לפני המראת דאון יש למלא בכתב יד ברור את הסעיפים הבאים:
- (1) סוג דאון .
 - (2) רישום דאון .
 - (3) שם מלא טייס/חניך. יש לפרט שם מלא , פרטי ומשפחה של החניך, האורח, או של הדואה בדאון חד-מושבי.
 - (4) בדאון דו-מושבי, בסעיף "שם מלא מדריך" יש למלא שם פרטי ומשפחה של המדריך או הטייס המפקד.
- ג. בזמן ההמראה יש למלא את הסעיפים הבאים:
- (1) "זמן המראה" - ירשם זמן ההמראה המדויק ב 4- ספרות.
 - (2) גובה הגרירה על פי דוח הטייס הגורר בקשר.
 - (3) ימולא גם זמן הגרירה. אם לא ברור זמן הגרירה יש לברר בקשר את זמן הגרירה האמיתי.
 - (4) במידה ומדובר בגרירת רכב ירשם "המראת רכב".
- ד. מיד עם נחיתת הדאון ימולאו הסעיפים הבאים:
- (1) "זמן נחיתה" - ירשם זמן הנחיתה המדויק ב 4- ספרות.
 - (2) "סה"כ זמן" - יעשה חישוב סה"כ זמן שהיה באוויר מהמראה לנחיתה.
 - (3) בדף סיכום פעולה ישנו מקום לרישום תשלומים נוספים (כמו דמי חבר, דמי הרשמה, קנסות וכו.). כאן ירשם פרוט התשלום, הסכום שהתקבל ושם המשלם. זכרו - בסעיפי הטיסות אין לרשום תשלום מלבד עבור הטיסות, כל תשלום נוסף ירשם בטבלה בדף סיכום הפעולה.
4. את מילוי הדף יש לעשות בצורה מלאה, ברורה ומסודרת. במידה והדבר לא יעשה, זה יגרום לבלבול הן בעדכון ספרי הדאונים (עבירה משמעתית ובטיחותית) והן בתהליך גביית הכספים, דבר שגורם לאי נעימויות וחיכוכים. על-מנת למנוע בעיה זו, יש למלא את כל סעיפי הדף מיד עם ההמראה והנחיתה וכך לא ייווצר בלבול.

4.09: נוהל יציאה למחנה דאיה

הנידון: תיק מחנה דאיה

המטרה: הכנה מוקדמת יעילה ושיטתית של מחנה דאיה שתאפשר יציאה מסודרת למחנה והפקת תועלת מרבית ממנו.

ביצוע מחנה דאיה:

1. ארגון מוקדם.
2. ירידה למחנה.
3. קיום המחנה.

4. קיפול המחנה.
 5. חזרה לשגרת המועדון.
 ההנהלה תמנה ועדת מחנה שתבצע את הכתוב בתיק מחנה ככתבו. בוועדה ישבו לפחות שני חברי הנהלה ומדריך דאיה.

1. ארגון מוקדם:
 (חצי שנה מראש), קביעת תאריך (סוכות, פסח, שבועות וכו').
 משלוח מכתבים אישיים לחברי המועדון עם שובר למשלוח חוזר לגבי השתתפות, משך ההשתתפות והתחייבות על ההשתתפות. אפשרי לעשות זאת גם דרך הוספת שובר לעלון לדואה.
 לפי כמות המשתתפים יקבע אופי המחנה, (מתחילים, מתקדמים, מעורב).

ארגון מרשה: תאומים עם גורמי חוץ. (מנחת, אזורי אימונים וכו').

לפי אופי המחנה יקבע אלו אמצעים יורדים למחנה (רכב, מטוס, דאונים).
 וידוי שהאמצעים קיימים, תקינים ושמישים. (ביקורות בתוקף, רשיונות וכו').
 הכנת רשימה כתובה של הציוד שיורד.

נספח 1: ציוד דרוש *אחזקה (תיקונים)

*רישומים (אדמיניסטרציה)

*קשר

*כלי רכב

*מטוס

*כבלים

*ציוד עגינה וכיסויים

*עגלות

- ישיבת עבודה לקביעת האחראים לארגון הציוד וביצוע סעיף 1.
 2. ירידה למחנה:
 ישיבה לפני הירידה לקביעת 'כוחות ומשימות', קרי בחירת אחראים לארגון והורדה של הציוד, ארגון רשימת תורנות לאחראי בשדה ומדריך אחראי לכל יום ויום במחנה.

יום הירידה: גרירות מטוס/עגלות/טיסות מרחק.

התארגנות בשדה המארח: דאונים וציוד עגונים ומאובטחים בשדה, מצברים בטעינה וכו'.

3. קיום המחנה:
 לפי סדר יום: *מדריך אחראי יומי/אחראי בשדה יומי, לפי רשימת תורנות.

*רישום זמנים.

*סדר הזנקות.

*תדריך בוקר.

*קביעת משימות לטיסות מרחק.

*טיסות הכרת השדה למי שזקוק לכך.

הפעילות לפי נוהלי פעילות הרגילים בשדה הבית!

4. קיפול מחנה:

ישיבה ערב החזרה, לקביעת 'כוחות ומשימות'.

יום העלייה חזרה: גרירות מטוס, עגלות, טיסות מרחק. (ביצוע סעיף 2 בסדר הפוך).

5. חזרה לשגרה בשדה הבית:

כל הדאונים והציוד מאובטחים בהנגר ללא נזק, מוכנים לפעולת סוף השבוע השגרתית הבאה.

נספחים:

*רשימת ציוד מפורטת לכל הדיסיפלינות (א.אחזקה, א.קשר וכו').

*רשימת תורנויות מפורטת לימי המחנה.

*רשימת 'כוחות ומשימות' לירידה.

*רשימת 'כוחות ומשימות' לסיים.

4.10 - ביטוחים

כמתחייב מאופי הפעילות מחזיק מרכז דאיה נגב בביטוחים שונים כדלהלן:

1. ביטוח צד ג (רגיל ומנחתים)

2. ביטוח רכוש מקיף (לתאונות טיסה ובאכסון)

3. ביטוח חובה וצד ג לרכב ולעגלות הגרירה.

על פי חוק הספורט מרכז דאיה נגב מחייב את כל חבריו בהחזקת ביטוח תאונות אישיות עם כיסוי מינימאלי המתחייב מכוח החוק. כל חבר שביטוח החיים האישי שלו אינו מכסה תאונות דאיה יכוסה באמצעות "איילת" – איגוד אגודות הספורט הלא אולימפיות (אם ל"איילת" יש הסדר מתאים עם מבטחים), תמורת סכום שנתי שייגבה באמצעות כרטיס האשראי שלו בתעריף שנקבע אחת לשנה במו"מ בין "איילת" למבטח, ויובא לידיעת החברים. אם ל"איילת" אין הסדר ביטוח בשנה מסויימת, על החבר לדאוג לכיסוי ביטוחי בגין תאונות אישיות בעצמו.

חבר (סוליסט ומעלה) שלא מוכיח קיום ביטוח חיים נאות לא יוכל לטוס!

THE AERO CLUB OF ISRAEL

קלוב התעופה לישראל

Negev Gliding Center

מרכז דאיה נגב

נובמבר 2019 - עדכון מס 10

מומלץ לכל הדואים והטייסים להרחיב את ביטוח החיים האישי של כל אחד מהם כך שיכיל גם שיפוי עקב תאונות אוויריות בהיקף כיסוי המתאים לצרכיו של כל דואה ודואה.

4.11 - תפעול דאונים פרטיים

מרכז דאיה נגב מעודד התארות של בודדים או קבוצות לרכוש ולהפעיל דאונים פרטיים במסגרת המרכז. עקרונות התפעול של דאון פרטי הם:

1. לא יתחיל חבר/חברים בתהליך רכישת דאון לפני קבלת אישור לכך מהנהלת המועדון.
2. דאון פרטי יופעל במסגרת המועדון תוך מחויבות בעל/י הדאון לתפעולו תחת כללי המועדון ובכלל זה פק"ל זה במלואם. בכלל זה יהיה כפוף להוראות המד"ר, למרות שלבעלי התפקידים לא תהיה אחריות כלשהי לשום נזק לדאון, לבעליו או לכל צד ג' כלשהו.
3. בעל דאון פרטי יחויב להחזיק בכל הביטוחים הנדרשים ממנו ע"י ועד המועדון ובכללם ביטוח צד ג' וביטוח רכוש.
4. בחתימה על פק"ל זה מסיר בעל הדאון כל אחריות, מכל סוג שהיא, מהמועדון, מהעמותה ומכל החברים לכל תביעה שהיא בגין נזק לדאון עצמו, לרכוש נלווה אחר, לבעל הדאון או לאנשים הקשורים אליו כגון משפחה, יורשים וכו'.
5. בעל הדאון יתחייב לתחזק את הדאון על פי מערך האחזקה התקף לסוג זה של דאון. למועדון לא תהיה אחריות כלשהי לביצוע האחזקה או לאיכותה.
6. דאונים פרטיים יוכלו להיות מאוחסנים בהגרים של המועדון על תנאי מקום פנוי בהגדר ועל פי שיטה של ראשון נכנס אחרון יוצא. לועד סמכות לשנות סדר זה על בסיס של תרומתו של החבר למועדון ביחס לתרומתם של בעלי דאונים פרטיים אחרים. לועד סמכות להורות לבעל דאון פרטי להוציא את דאונו ממהגדר באופן מיידי בכל זמן שיוחלט.
7. בעלי דאונים פרטיים ישלמו למועדון דמי אחסנה אלא אם כן יאשר הועד פטור מתשלום מסיבות כלשהן כגון תרומת בעל הדאון לפעילות המועדון וכו'.
8. בעל דאון פרטי הגורם נזק לדאון אחר או לציוד המועדון מחוייב לשלם מיידיית את מלוא הנזק למועדון.

נספח 1 – טופס חתימה על קריאת הפק"ל

כל חבר במרכז דאיה נגב חייב בחתימה על טופס התחייבות לקיום הוראת הפק"ל כדוגמת המצ"ב. אי חתימה על הטופס אינה משחררת את החבר מהאחריות לתוכנו.

העתק מתוך המבוא לפק"ל:

"פק"ל" נגב

מרכז דאיה נגב הינו עמותה רשומה אשר מטרתה בין היתר קידום פעילות ספורט הדאיה בארץ. ספורט הדאיה הינו ספורט בטוח כל עוד נשמרים בקפדנות וללא פשרות כללי התנהגות ומשמעת, כפי שמפורטים בספרי ההדרכה, בחוקה, בספר העזר המבצעי של איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל, בפק"ל זה ובהנחיות המד"ר וההנהלה אשר ניתנות מעת לעת, וכן כל עוד מושם דגש מירבי לרמה המקצועית של כל העוסקים בספורט זה.

בבעלות העמותה ציוד יקר ערך אשר כל מימון רכישתו, ביטוחו ואחזקתו הוא על חברי העמותה.

הקפדה על שמירת שלמות הרכוש כפי שמפורט בפק"ל זה תבטיח שמישות מירבית של כלי הטיס להנאת כל חברי המועדון וניצול מיטבי של תקציבי המועדון לפיתוח והרחבת הפעילות במקום לתיקון נזקים הנגרמים מחוסר הקפדה ורשלנות.

1. פק"ל מד"נ הינו ספר בו מרוכזים כל הנהלים הנוגעים להפעלת מרכז דאיה נגב.
2. הפק"ל אינו מבטל או מחליף את ספר עזר מבצעי של איגוד הדאיה - קלוב התעופה לישראל או תקנות הטיס והנחיות רשות התעופה האזרחית אלא בא כספר נהלים פנימי של מרכז דאיה נגב. הפק"ל מבטל הוראות פנימיות קודמות של מרכז דאיה נגב.
3. הנהלים בפק"ל **מחייבים באופן אישי כל חבר מחברי מרכז דאיה נגב** וכן דואים מסניפים אחרים הטיס בנגב. על כל חבר מועדון יהיה לקרוא, לדעת ולנהוג עפ"י נהלים אלה וברשות כל חבר יהיה עותק של הפק"ל. אי ידיעה של הנהלים לא תפטור לא מאחריות ולא מעונש במקרה של עבירה עליהן. החברים יוחתמו על התחייבות שקראו והבינו את הנחיות הפק"ל כחלק מהדרישות לביצוע סולו.
4. שינויים ועדכונים יבוצעו לפי הצורך ע"י הנהלת מרכז דאיה נגב, באישור מדריך ראשי מד"נ ויו"ר המרכז ויפוצו בין החברים. על החברים מוטלת החובה לעדכן את עותק הפק"ל שברשותם על פי העדכונים שיופצו מזמן לזמן על לוח ההודעות/מכתבים שישלחו לחברים.
5. מרגע הפצת הפק"ל יוחתם כל אחד מחברי המועדון ומדריכיו על התחייבות לקרוא להבין ולבצע הנחיות הפק"ל לאלתר.
6. **האחריות על קיום הכללים וההוראות וההנחיות הינה על כל חבר וחבר באופן אישי ומוחלט.** סטייה מהנחיות הפק"ל הינה סטייה מהנחיות הנהלת המועדון/המד"ר (כל אחד בתחומו) ותטופל משמעתית.
7. שינויים ועדכונים יפוצו מפעם לפעם ובאחריות החברים לוודא עדכניות הפק"ל שברשותם.
8. טכניקת העדכון הינה שליחה של קובץ מעודכן, כאשר השינויים מהמהדורה הקודמת מודגשים בצהוב, וכן מופיעים בעמוד רשימת העדכונים.
9. עותק של הפק"ל ימצא תמיד באזור הפעולה בשדה.

THE AERO CLUB OF ISRAEL

קלוב התעופה לישראל

Negev Gliding Center

מרכז דאיה נגב

נובמבר 2019 - עדכון מס 10

הצהרה:

אני מצהיר בזאת שקראתי והבנתי את ספר העזר המבצעי של "קלוב התעופה לישראל - דאיה" ואת פק"ל מרכז דאיה נגב, ואני אחראי אישית לקיום ההוראות וההנחיות הכלולות בהם.

שם: _____ חתימה: _____ תאריך: _____.

נספח 2 – טופס שחרור מאחריות

כל חבר במרכז דאיה נגב חייב בחתימה על טופס פרטים אישיים, הרשאה לחיוב כרטיס אשראי ושחרור מאחריות כדוגמת המצ"ב.
אי חתימה על הטופס אינה משחררת את החבר מהאחריות לתוכנו.

קלוב התעופה לישראל - דאיה
מרכז דאיה נגב
עמותה מס' 8-256-008-58
ת.ד. 1671 מכבים רעות 71908
טל' 054 4815600

טופס פרטים אישיים והרשאה לחיוב חשבון

	שם משפחה
	שם פרטי
	תעודת זהות
	כתובת מלאה
	תאריך לידה
	טלפון בית
	טלפון עבודה
	טלפון נייד
	דואר אלקטרוני
	תאריך הצטרפות
	מס רשיון טיס
	מס רשיון מדריך
MASTER CARD	VISA
	סוג כרטיס אשראי
	מספר כרטיס אשראי
	תוקף כרטיס

חתימה: _____ תאריך: _____

טופס הצהרה ושחרור מאחריות

כללי

עמותת מרכז דאיה נגב היא התארגנות של טייסי דאונים לשם יצירת מסגרת ספורטיבית התנדבותית משותפת של העוסקים בספורט הדאיה כתחביב, המאפשרת יעילות וחסכון (רכישה, תפעול ותחזוקה משותפת של כלי טייס, קניית ביטוח משותף, ממשק אחוד מול השלטונות וכו').

כל אדם הפועל במסגרת העמותה אחראי למלא את כל דרישות החוק, תקנות רשות התעופה האזרחית, הוראות השדה בו הוא פועל, ספר העזר המבצעי והוראות מד"ר ואחראי תחזוקה עליו הסכימו וחתמו כל החברים.

הצהרה:

אני (שם מלא): _____ ת.ז: _____ כתובת: _____

הנני מצהיר בזאת כי קראתי בעיון טופס שחרור מאחריות זה ואני מסכים ומתחייב למלא בקפידה ועל אחריותי האישית ולפעול בהתאם אחר כל ההוראות וההנחיות הכלולות בחוק הטייס, בספר העזר המבצעי, בפק"ל מרכז דאיה נגב, הוראות מד"ר ואחראי תחזוקה ובעדכוניהם כפי שמתפרסמים מעת לעת.

אני מסכים כי מרכז דאיה נגב, מרכזי הדאיה האחרים, קלוב התעופה לישראל – דאיה, קלוב התעופה לישראל, בעלי התפקידים והעובדים בגופים אלה וגופים הקשורים אליהם ובכללם מנהלים, מדריכים, אחראי אחזקה, אחראי פעילות בשדה ואחרים לא יהיו אחראים בשום מקרה לנזק כלשהו אשר ייגרם ע"י כלי טייס (דאון או מטוס) כאשר אני מטיס אותו בין אם הנזק נגרם לעצמי או לכל אדם או רכוש אחר. זאת גם אם ניתן לייחס לנזקים כותרמים או נגרמים כתוצאה מרשלנות או מחדל מצד הגופים ו/או האנשים הפועלים במסגרתם או מטעמם.

אני פוטר בזאת מאחריות כלשהי לנזק גוף ו/או רכוש את כל הגופים הנ"ל ואת בעלי הרכוש וכלי הטייס אשר במסגרתם אני טס, ואני מצהיר כי אני מודע לסיכונים ולאיומים העומדים בפני כפועל בספורט הדאיה כתוצאה מטיסה בכלי טייס במסגרת אימונים, תחרויות וטיסות חופשיות.

אני מודע לכיסוי הביטוחי המינימלי שהוצא לגופים הנ"ל ומתחייב בהתאם לשיקול דעתי העצמי לרכוש לעצמי ביטוחים משלימים מתאימים.

למען הסר ספק מובהר כי האמור לעיל הינו לגבי כל נזק שיגרם מעבר לנזקים המכוסים ע"י פוליסות הביטוח שהוצאו לעמותות הדאיה ולגופים המפורטים לעיל.

כתב התחייבות זה יחייב לכל דבר וענין אותי ואת יורשי וחליפי וכל מי שבא מטעמי, מכוחי ו/או בנעלי. הנני מתחייב לפצות ולשפות את כל אחד מהחברים או הגופים המוזכרים לעיל מייד עם דרישתם הראשונה על כל דרישה ו/או תביעה שתוגש נגדם בגין כל נזק שאגרום במהלך פעילותי שאיננו מכוסה בפוליסות הביטוח שהוצאו להם לרבות הוצאות משפט ושכר טרחת עורכי דין.

נחתם ב: _____ ביום: _____ על ידי: _____

חתימה: _____

באם חותם כלשהו על הטופס דלעיל הוא מתחת לגיל 18, אזי יש למלא את התוספת הבאה:

אני (שם מלא): _____ ת.ז: _____ כתובת: _____

בסמכותי כאב / אפטרופוס, אני מסכים בזה להשתתפות בני / בתי הנ"ל בפעילות דאיה אשר במסגרת מרכז דאיה נגב וקלוב התעופה לישראל – דאיה. אני גם מסכים שטופס זה יהווה חלק בלתי נפרד של טופס השחרור מאחריות ושיתכנו הוסבר והובן על ידי ועל ידי בני / בתי.

אני (שם מלא): _____ ת.ז: _____ כתובת: _____

חתימה: _____

THE AERO CLUB OF ISRAEL

קלוב התעופה לישראל

Negev Gliding Center

מרכז דאיה נגב

נובמבר 2019 - עדכון מס 10