

**זה השבוע השלישי  
ברציפות מאשינים  
פקחיה טסה  
בנמל התעופה בן-  
גוריון לעבוד מכוח  
צווי דחוק-ומחדלי  
הבטיחות נאשכים**



המסלול הרחוק, לא נעשה דבר. כדי להתגבר על בעייה המורה זו התיקנו המומחים. בקצה המיזורה של המסלול ה"שקט", מצלמת-טלוויזיה המחברת למיגדל. שמתפקדה לזוהת על המסך כל גוף או תנועה על המסלול. אורכו של המסלול, כאמור 3.600 מטרים, אולם גודלו של המסך בתוך המיגדל כ-10 סנטימטרים בלבד. ובמסך זעיר זה ניטל על הפקח לנולת עצמים שונים או גופים חיים הנעים למולו אורכו הרב של המסלול.

**אגדת המסלול**

**ה"שקט"**



**ה** טווח היעיל של המצלמה (שנבדק עליידי מומחים פעמים רבות) הוא כ-800 מטרים בלבד. כלומר, גם במצב השמישות הטוב ביותר, כשהראות אופטי-מלית, ניתן להבחין באדם העומד על המסלול רק מטווח של 800 מטר. מטוס קטן, הניצב בקצה המסלול, אינו נקלט עליידי המצלמה, וכיצד תבחין ה-

**המזנות אורב במסלול**

**מ** טום ה"ג'מבו" הענקי המתין על המסלול בנמל התעופה בן-גוריון ל-אישור המראה, אולם מיגדל הפיקוח סירב לאשר. פקחיה טסה שובתים, בסיכסוך עבודה נוסף חדש. נוסעי הג'מבו היו ממורמרים, הנוסעים שהמתינו עדיין ב-אולם בית הנתיבות ישבו על מיוודותיהם בקוצר-רוח.

ניצה תמרי, דוברת מינהלת נמל התעופה פה, אמרה: "שביתת הפקחים היא בניגוד לחוק. זוהי קבוצת-לחץ היודעת שהיא לר-חצת את המדינה בנקודת התורפה שלה". המניע הרישמי לשביתה היה דרישתם של הפקחים לייצוג עצמאי, באגוד נפרד שאינו כפוף לוועד עובדי התעופה האר-רחית.

הנהלת הנמל, וכל הגורמים הקשורים בסיכסוך באופן זה או אחר, הלעיטו את כליהת-הפיקוח בדיווחים על היווצרות של קבוצת-לחץ שאינה יודעת פשרות. ליכ-אורה היה זה סיכסוך רגיל בנושא של הטבות בייצוג או בשכר, אך למעשה הוא מקפל בתוכו סיפור ישונושן, על אחד ממיצבורי ליקויי הבטיחות החמורים ביותר במדינה, שרק בדרגנס עדיין לא תבע קורבנות-אדם.

שכן, מיפועים בטיחותיים בנמל התעופה פה בן-גוריון, הם המונעים מפקחיה טסה כל אפשרות של ביצוע מלאכתם האחרית בתנאים סבירים. בנמל התעופה בן-גוריון קיימים שלר-שה מסלולים עיקריים המשמשים להמראה



**המסלול ה"שקט"**

כך רואה פקח הטיסה את המסלול השקט מ-המונחים על המסלול. במזג אוויר ערפילי או באבין אין הפקחים היושבים במגדל הפיקוח (בתמונה למעלה) רואים כלל את המסלול.

מצלמה בגוף קטן יותר, שאף הוא מהווה סכנה גדולה? מטוס הניגש להמראה חונה בצידו הי-מיזרחי של המסלול, כשפניו מערבה (בצד של מצלמת-טלוויזיה). במצב כזה, מכ"ס" המטוס את המצלמה והיא אינה קר-לטת עוד דבר מלבד זנבו. בשעה שהמטוס "רק" על המסלול מ-מיזרח למערב, כדי להמריא, הוא פולט עשן כבד ואדי-דלק המשבשים כליל את התמונה במסך-טלוויזיה שבמיגדל, ולפקח לא נותר אלא להתפלל שההמראה תעבור בשלום.

המסלול ה"שקט" הותקן לפני כשבע שנים, וכבר אז התרעו על היותו בלתי-כשיר מבחינה בטיחותית. הושקעו בו מאו-מיליוני לירות, אך המצב העקרוני המ-סוכן נותר כמות שהיה. כשניבנה המסלול, תוכנן ציר-רגלישה למטוסים הבאים מצד הי-ם, שכלל את: קו החוף - נתניה - כפר-סבא - הגבעות מירחית ללוד - מסלול-הנחיתה. לצורך מימושו של ציר-גלישה זה הוקמה מערכת אלקטרונית משוכללת ביותר, אוטומטית, המאפשרת נחיתה במזג-אוויר גרוע ובמצבי-חירום, המבטיחה שהמסלול יעמוד בדרישות תיק-גייהתעופה הבינלאומיים.

המיכשור כלל שתי משואות אלקטרו- (המשך בעמוד 50)

אפשרי כלל. המסלול אינו נראה מן המיג-דל, אור-היום או מזג-האוויר אינם מהווים כאן גורם. המסלול פשוט שוכן מחוץ ל-טווח-הראייה של פקחיה טסה.

במקרה שמונח על המסלול עצם כלשהו בגודל העלול לסכן מטוס ממריא או נוחת, אין הפקח יכול להבחין בו. כלב, חתול או בעל-חיים אחר מאותו סדר-גודל או אף גדול יותר, המשוטט על המסלול לא ייראה מן המיגדל. אדם המהלך על המס-לול, לא ייראה מן המיגדל.

טרקטורים המעבדים שטחים חקלאיים בסביבת השדה או בין המסלולים (השיי-כים לקיבוץ עינת) חייבים לקיים קשר-רדיו קבוע עם מיגדל הפיקוח. אך הדבר מתבצע בפועל באופן חלקי בלבד. כלי-רכב חקלאיים חוצים את המסלולים פע-מים רבות - ביום ללא אישור מיגדל-הפיקוח. ניתן רק לשער את גודל האסון העלול להתרחש אם מטוס ענקי ייסע על המסלול ויתנגש, במיקרה בטרקטור ש-נתקע בדרכו בגלל תקלה כלשהי.

מיגדל-הפיקוח ניצב באותו מקום עצמו מאז הוקם. תנופת פיתוח המסלולים הסי-תעפה לכיוון צפון-מערב, אולם המיגדל נשאר במקומו. המרחק ממנו אל המסלול גדל, אך גובהו לא השתנה. למרות המ-לצות ועדות המומחים להגביה את המיגדל בקומה אחת, כדי לאפשר שליטה ממנו על

ולנחיתה והיוצרים משולש ישר-זוויתי. אורך המסלול הרגיל, שסימנו 12/30, הוא 3.100 מטרים. מסלול-הגישה הוא 21/03 והמסלול ה"שקט" 08/26. שאליו מתחבר מסלול-הגישה, שורש הבעייה נעוץ במסלול ה"שקט" שאורכו: 3.600 מטר.

**שלושה מסלולים**

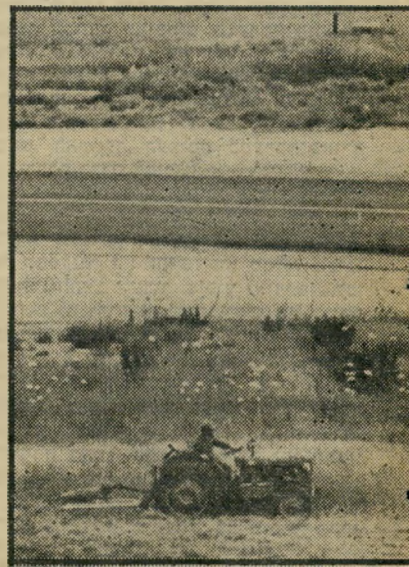
**בעייתיים**



**מ** יגדל הפיקוח שוכן במרחק ניכר ממשולש המסלולים. הזווית שבה מת-ייחס המיגדל אל המסלולים איננה מאפשרת שליטה עליהם ממנו. מרחקו של המיגדל ומיקומו אינם מאפשרים להבחין במת-ר-חש על המסלול, בניגוד לנימלי-תעופה אחרים ברחבי העולם, שבהם ממוקמים מיגדל-הפיקוח בלב מערכת המסלולים ו-מאפשרים שליטה כימעט-מוחלטת במת-ר-חש בשטח.

המסלול 08/26, ה"שקט", הוא הקיצוני ביותר ביחס למיגדל. את המתרחש על מסלול זה אי אפשר לראות בשום תנאי ואופן. בין במזג-אוויר אידיאלי בשעות אור, ובין בימי-ערפל. אין ראות - אין שליטה במצב.

מצב של ידיעה מוחלטת ואמינה בדבר המתרחש על המסלול ה"שקט" בשעות האור ובראות מכסימלית בבן-גוריון, אינו



**טרקטור במסלול**

טרקטור של קיבוץ עינת מעבד שטחים חקלאיים בין המסלולים. פעמים רבות חז-צים כלי-רכב חקלאיים את המסלולים.